10/89

transpress

modell eisenbahner

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift · ISSN 0026-7422 · Preis 1.80 M

Poster



1



2



Die neue S-Bahn im Einsatz



Im Jahre 1980 erhielt die Berliner S-Bahn die ersten acht Wagen der neuen Baureihe 270 zur Erprobung. Nachdem dieser Baumuster-Vollzug auf Herz und Nieren getestet worden war, lieferte die Industrie weitere 16 Wagen einer Nullserie aus, die sich in mehreren Details vom Baumusterzug unterscheiden. Im Zugverband können beide Garnituren nicht fahren. Im Betriebseinsatz sind derzeit nur Nullserienfahrzeuge. Folgende Aufnahmen sollen einige Eindrücke von der neuen Generation Berliner S-Bahn-Fahrzeuge vermitteln. Weitere Einzelheiten über diese Fahrzeuge können auf der Seite 3 dieser Ausgabe nachgelesen werden.

3



1 Der Baumusterzug verläßt die Halle des S-Bw Grünau
2 Ein Zug der Nullserie im Bahnhof Ernst-Thälmann-Park. Der Vz 270 017/018 an der Zugspitze erhielt die heute übliche Farbgebung.

3 Im S-Bw Grünau stehen Baumusterzug (links) und Nullserien-ET nebeneinander und lassen die baulichen Unterschiede an der Stirnseite deutlich werden.

4 Fahrgastraum eines Nullserienwagens
5 Im Führerstand eines Nullserien-ET

Text und Fotos: H.-J. Hütter, Berlin

4



5



modell eisenbahner

inhalt

10/89

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift
38. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

modelleisenbahner

aktuell	Seit 40 Jahren Modelleisenbahner	18
	Aufruf zum 18. Spezialistentreffen „Junger Eisenbahner"	36
forum	Leserinformationen	2
dmv teilt mit	Verbandsinformationen / Wer hat – wer braucht?	32
junior	TT-Heimanlage/MITROPA-Speisewagen/Lexikon	34

eisenbahn

aktuell	Fortschritte bei der Elektrifizierung	4
mosaik	Traditionspflege im Saaletal	8
historie	Sachzeugen der LDE	7
poster	Lok 01 1531	9
international	Eisenbahn-Jubiläum im Nachbarland	10
fahrzeugarchiv	Ein dreiachsiger Museumswagen	12

nahverkehr

aktuell	Die neue S-Bahn im Einsatz	3
mosaik	Vom Aufbauwagen zum T 6	15

modellbahn

aktuell	Partner der Modelleisenbahn-Industrie	24
anlage	Modellbahnanlagen zum Thema LDE	26
tips	Neuartiges Steuergerät für Modell-Triebfahrzeuge 1. Teil	29
	Vor allem Nutzfahrzeuge	3. US
mosaik	40 Jahre Modelleisenbahn-Industrie in der DDR Teil 3	19
	SAXONIA-Modelle	28

Titelbild

Die Lokomotive 243 245 rollt mit dem D 733 Rostock–Leipzig über die neue Elbebrücke bei Wittenberge.
Lokomotive als auch Brücke spiegeln die hohen Leistungen der volkseigenen Industrie der zurückliegenden Jahre wider. Mit mehr als 500 Stück ist die Baureihe 243 die bisher meist gebaute Elektrolokomotive, und mit einer Länge von 1 030 Metern ist die Wittenberger Eisenbahnbrücke der bisher längste Neubau dieser Art in unserem Land.
Foto: V. Emersleben, Berlin

Redaktion

Chefredakteur:
Ing. Wolf-Dietger Machel
Redaktionelle Mitarbeiterin:
Gisela Neumann
Gestaltung: Ing. Inge Bieghold
Anschrift:
Redaktion „modelleisenbahner"
Französische Str. 13/14; PSF 1235, Berlin, 1086
Telefon: 2 04 12 76
Fernschreiber: Berlin 11 22 29
Telegrammadresse: transpress Berlin
Zuschriften für die Seite „DMV teilt mit" (also auch für „Wer hat – wer braucht?") sind nur an das Generalsekretariat des DMV, Simon-Dach-Str. 10, Berlin, 1035, zu senden.

Herausgeber

Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR



Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin

Verlagsdirektor: Dr. Harald Böttcher
Lizenz Nr. 1151
Druck:
(140) Druckerei Neues Deutschland, Berlin
Der „modelleisenbahner" erscheint monatlich.
Preis: Vierteljährlich 5,40 M.
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen des „Buchexport", Volkseigener Außenhandelsbetrieb der DDR, PSF 160, DDR - 7010 Leipzig, zu entnehmen.

Art.-Nr. 16330

Verlagspostamt Berlin
Redaktionsschluß: 5. 9. 1989
Geplante Auslieferung: 6. 10. 1989
Geplante Auslieferung des Heftes 11/89: 7. 11. 1989

Bezugsmöglichkeiten

DDR: Bestellungen sind an den örtlichen Postzeitungsvertrieb zu richten.
BRD und Berlin (West): Örtlicher Buchhandel und Zeitungsvertrieb, insbesondere Gebr. Petermann GmbH & Co. K. K., Kurfürstenstraße 111, 1000 Berlin (West) 33 und HELIOS Literatur-Vertriebs-GmbH, Eichborndamm 144–167, 1000 Berlin (West) 51
sozialistisches Ausland: zuständiger Postzeitungsvertrieb und Buchhandlungen für fremdsprachige Literatur
im übrigen Ausland: der internationale Buch- und Zeitschriftenhandel. Der Auslandsbezug wird außerdem durch den Buchexport Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen Demokratischen Republik, PSF 160, DDR - 7010 Leipzig, und den Verlag vermittelt.

Anzeigenverwaltung

VEB Verlag Technik Berlin
Für Bevölkerungsanzeigen sind alle Anzeigenannahmestellen in der DDR, für Wirtschaftsanzeigen ist der VEB Verlag Technik, Oranienburger Straße 13–14, PSF 201, Berlin, 1020, zuständig.

Gedanken zum 40.

Vor wenigen Tagen wurde unser Land, die Deutsche Demokratische Republik, 40 Jahre alt. Vier Jahrzehnte DDR, das sind der Kampf um Frieden auf der Welt, um soziale Geborgenheit und Sicherheit, um das stetige Bemühen, unser Leben noch angenehmer zu gestalten. Die Erfolge auf allen Ebenen des gesellschaftlichen Lebens sind unlängst in Presse, im Rundfunk und Fernsehen gebührend gewürdigt worden. Nun geht es darum, durch hohe Arbeitsergebnisse den XII. Parteitag der SED vorzubereiten. Darin eingeschlossen ist auch das Verkehrswesen, insbesondere der größte volkseigene Betrieb der DDR, die Deutsche Reichsbahn. Wichtige Investitionen, voran die weitere Streckenelektrifizierung, die Rekonstruktion der Bahnanlagen, der Einsatz moderner leistungsfähiger Fahrzeuge und die Mikroelektronik, stehen dabei ebenso im Vordergrund wie ein zuverlässiger Reise- und Güterverkehr. Die Deutsche Reichsbahn gehört heute zu den am stärksten ausgelasteten Verkehrsunternehmen auf dem europäischen Kontinent. Es hat sich als das wichtigste Getriebe in unserer Volkswirtschaft erwiesen – und das wird auch künftig so bleiben. Zahlreiche Beiträge sind dazu in unserer Zeitschrift im Hinblick auf den 40. Jahrestag der DDR erschienen. Wir, die sich überwiegend in der Freizeit mit der Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft des Schienenverkehrs und zugleich mit dem Nachbau im Modell beschäftigen, werden also ständig mit aktuellen Fragen konfrontiert. Das ist gut so, denn hierbei setzen wir uns bewußt oder manchmal auch unbewußt mit der Entwicklung in unserem Land auseinander, erleben hautnah, um welche Probleme es geht. Immer mehr Bürger finden im Deutschen Modelleisenbahn-Verband der DDR ein interessantes Wirkungsfeld. Modelleisenbahner sowie Eisenbahn- und Nahverkehrsfreunde organisieren im DMV eine ständig an Ansehen wachsende Öffentlichkeitsarbeit. Modellbahn- und Fahrzeug-Ausstellungen, Sonderfahrten und andere Veranstaltungen sind heute aus der Kulturlandschaft der DDR nicht mehr hinwegzudenken. Das Beschäftigen mit dem Hobby ist also kein Selbstzweck, sondern eine wichtige Aufgabe in unserer Gesellschaft – als Bestandteil einer sinnvollen Freizeitbeschäftigung. Daß dabei auch vielschichtige und komplizierte Probleme zu lösen sind, ist ein offenes Geheimnis. Eine Reihe solcher Fragen stand unlängst während der 11. Präsidiumssitzung des DMV am 17. August 1989 auf dem Programm. Der Stellvertreter des Generaldirektors der DR für Koordinierung und Kontrolle im Ministerium für Verkehrswesen und Vizepräsident des DMV Reiner Enders unterstrich die Notwendigkeit einer weiteren guten Zusammenarbeit zwischen DR und DMV besonders auf dem Gebiet der Traditionspflege. Wenngleich die zahlreichen Vorhaben zunehmende Bedeutung erlangen, müssen sie mit den täglichen umfangreichen Aufgaben der DR in Einklang gebracht werden. Konkrete Vorschläge dazu bilden eine gute Grundlage zur Vorbereitung der Bezirksdelegiertenkonferenzen und des 7. Verbandstages im nächsten Jahr. Wenn der 40. Jahrestag unserer Republik auch ein guter Anlaß ist, auf dem Gebiet unseres Hobbys Erreichtes zu würdigen, dürfen ein gesundes Maß an konstruktiver Kritik und Offenheit nicht fehlen. Ob es nun um die Gestaltung unserer Zeitschrift, die Modelleisenbahn-Industrie oder die Traditionspflege geht: Kritik regt zum Nachdenken und Bessermachen an. Sie wirkt in dieser Funktion als Motor der Entwicklung. Und ein gestärkter Motor ist für die weitere Gestaltung der sozialistischen Gesellschaft in unserem Lande unerläßlich.

Wolf-Dietger Machel

Viel Trubel und viel im Angebot

Regenwetter und empfindliche Kühle begleiteten den 20. Solidaritätsbasar der Berliner Journalisten auf dem Alexanderplatz am 25. August 1989. Dennoch wurde der 20. ein voller Erfolg. Tausende Interessenten aus nah und fern besuchten auch den transpress-Stand, erwarben Souvenirs, Bücher, Broschüren, Blechkalender, Poster und Modelle. Ob gezielte Käufe oder ein Geschenk fürs Enkelkind: Fast alle Besucher fanden etwas Brauchbares. Der Erlös dieses Basars kommt wiederum einem guten Zweck zugute, nämlich hilfebedürftigen Journalisten in Afrika, Lateinamerika und im Nahen Osten. Daß auch unsere Redaktion mit einem vielfältigen Angebot aufwarten konnte, ist zahlreichen Freunden zu verdanken.
Unterstützt für eine gute Sache haben uns diesmal der Kreisvorstand Zehlendorf der Sozialistischen Einheitspartei Westberlins, die Bezirksvorstände Berlin, Greifswald und Halle des DMV, die DMV-Arbeitsgemeinschaften 7/73 Wolmirstedt, 1/58 Berlin, 1/64 Berlin, 1/11 „Verkehrsgeschichte" Berlin, 1/25 (Gruppe Kleinserie) Berlin, 2/15 „Spreewaldbahn" Cottbus, 3/5 Plauen, 4/19 „Elstertalbrücke" Greiz und 3/110 Dresden, die BSG Rotation Berlin-Mitte sowie unsere langjährigen Leser Claus Nobis aus Dippoldiswalde, Otto Haak aus Stahnsdorf, Mario Zahn aus Königs Wusterhausen, Herbert Titze und H. Caseler aus Berlin, aber auch Siegfried Steine aus Augsburg (BRD).

me

T 1 wieder betriebsfähig

Der weithin bekannte und zu den Eisenbahnmuseumsfahrzeugen der DDR zählende Triebwagen T 1 der ehemaligen Gernrode–Harzgeroder Eisenbahn (GHE), heute als 187 001 bezeichnet, ist wieder betriebsfähig. 1933 von der Waggonfabrik Dessau für die GHE gebaut, gehörte dieser Oldtimer bis 1978 zum Bestand und wurde abschließend abgestellt. Den bemerkenswerten Zweiachser arbeiteten Kollegen des Bw Haldensleben in mehrjähriger, mühevoller Kleinarbeit wieder auf. Maßgeblich beteiligt an den Arbeiten war der Abteilungsleiter des Bw, Kollege Dehluweit. Den mit der ursprünglichen Beschriftung versehenen Zweiachser stellten die Haldenslebener Kollegen zu Ehren des 40. Jahrestages der DDR fertig. Der Triebwagen ist nun wieder in der Lokeinsatzstelle Gernrode (Harz) beheimatet und bereichert den historischen Fahrzeugpark der meterspurigen Bahnen in unserem Land.

me

Fahrzeug-Ausstellung in Radebeul Ost

Vom 19. bis 27. August 1989 veranstaltete die Deutsche Reichsbahn gemeinsam mit dem Verkehrsmuseum Dresden und dem Deutschen Modelleisenbahn-Verband der DDR die 7. Fahrzeug-Ausstellung in Radebeul Ost anläßlich des Jubiläums 150 Jahre erste deutsche Ferneisenbahn Leipzig–Dresden.
Insgesamt besuchten 76 517 Eisenbahnfreunde diese interessante Ausstellung. 14 720 von ihnen nutzten die Gelegenheit zur Mitfahrt auf einer Dampflokomotive. Besonders umringt waren die sechs „Gastdampflokomotiven" der ČSD. Fahrten mit dem Traditionszug nach Radeburg sowie eine attraktive Modellbahn-Ausstellung der AG 3/4 mit 22 163 Besuchern bereicherten die Veranstaltung außerdem.
Die Fakten sprechen für sich, und die Zahlen stellen in puncto Fahrzeug-Ausstellungen ein Rekordergebnis in der DDR dar.

me

Hans-Joachim Hütter (DMV), Berlin



Die neue S-Bahn im Einsatz

Wer in den vergangenen Wochen und Monaten mit der Berliner S-Bahn zwischen Schöneweide und Pankow unterwegs war, dem sind sie sicher schon aufgefallen: die neuen S-Bahn-Züge der Baureihe 270. Täglich verkehren dort drei Züge. Werfen wir zunächst einen Blick in die jüngste Vergangenheit.

Im Jahre 1980 wurden durch den VEB Kombinat Elektrotechnische Werke „Hans Beimler" Hennigsdorf (KLEW) die ersten acht Wagen der neuen Fahrzeuggeneration für die Berliner S-Bahn ausgeliefert. Die kleinste Zugeinheit ist, wie bei den Altbaureihen, der Viertelzug (Vz), bestehend aus Trieb- und Beiwagen. Damit bildet der Halbzug mit vier Wagen die kleinste im öffentlichen Verkehr einsetzbare Einheit. Im Betriebseinsatz dominieren jedoch der Dreiviertel- und der Vollzug (Vierviertelzug).
Im Vergleich zu den älteren S-Bahn-Fahrzeugen stellen die Neubauzüge der Baureihe 270 eine erhebliche Weiterentwicklung dar, von denen hier nur die wesentlichsten genannt seien:

- Wagenkasten aus einer Aluminium-Legierung, damit Verringerung der Eigenmasse der Zugeinheit,
- Gleichstromstellersteuerung, damit verlustarmes Steuern des Fahrzeugmotorenstromkreises gegenüber der verlustbehafteten Widerstandssteuerung der Altbaufahrzeuge,
- kombinierte Nutz- und Widerstandsbremse, damit kein Abrieb von Bremsmaterial und die Möglichkeit der Rückgewinnung von Energie,
- Scheibenbremse mit Gleitschutzeinrichtung für die Druckluftbremse, damit verlangsamter Abrieb des Radreifenprofils.

Die als Musterzug bezeichneten Vz 270 001/002 bis 007/008 absolvierten ihre ersten „Gehversuche" zunächst auf der damals noch mit 750-V-Gleichspannung elektrifizierten Strecke Hennigsdorf–Velten. Während dieser Zeit wurden auch gleichzeitig mehrere Triebfahrzeugführer in die Bedienung der Züge eingewiesen. Anschließend wurde der Zug halbzugweise zum künftigen Heimat-S-Bw Grünau überführt und mehrmonatigen umfangreichen meßtechnischen Untersuchungen durch das Institut für Eisenbahnwesen (heute Wissenschaftlich-Technisches Zentrum der DR) und KLEW unterzogen. Nachdem durch die Meßergebnisse nachgewiesen war, daß das neue Fahrzeug in den vereinbarten Parametern betriebstüchtig eingesetzt werden kann, wurde erstmalig am 9. September 1980 ein Halbzug im öffentlichen Verkehr eingesetzt.
In den ersten Jahren fuhr der Zug vorwiegend in der kombinierten Zuggruppe B/H (Erkner–Friedrichstraße–Königs Wusterhausen und zurück) als Vollzug und bei Einsatz als Dreiviertelzug in der Zuggruppe 0 (Blankenburg–Spindlersfeld). Nach Ablauf der Einsatzfrist durchliefen die Vz 270 001/002 bis 005/006 das Reichsbahnausbesserungswerk „Roman Chwalek" Berlin-Schöneweide im Rahmen einer Instandhaltungsstufe 5; der Vz 270 007/008 wurde ohne Aufarbeitung abgestellt. Dies wurde zwar als sehr schmerzlich empfunden, weil bei Störungen an einem der drei Vz für den dann übrig bleibenden Halbzug kein sinnvoller Betriebseinsatz mehr möglich ist. Andererseits ist es aber bei jedem Verkehrsunternehmen problematisch, Baumusterfahrzeuge über einen langen Zeitraum betriebstüchtig im Einsatz zu halten, wenn sich die Serienfahrzeuge wesentlich vom Baumuster unterscheiden. Die ersten drei Vz des Baumusterzuges verkehren – wenn alle Vz einsatzfähig sind – in einem Umlauf der Zuggruppe M (Schöneweide–Pankow).
Die mit dem Musterzug gewonnenen Erkenntnisse mündeten in technische Detailveränderungen, die im KLEW bearbeitet und mit der DR abgestimmt wurden. Hinzu kamen noch Wünsche der DR nach verbessertem Komfort und erhöhter Sicherheit für den Fahrgast. Die Summe aller Veränderungen gestatteten es nun aber nicht mehr, daß ein freizügiges Fahren im Zugverband mit dem Baumusterzug möglich ist.
Nunmehr wurde der Bau einer Nullserie von acht Vz mit den Nummern 270 009/010 bis 023/024 vereinbart. Die für den Fahrgast auffälligsten Veränderungen sind:

- eine aerodynamisch gestaltete Stirnfront des Triebwagens,
- die Öffnungs- und Schließhilfe an den Fahrgastraumtüren und damit der Fortfall der Türgriffe,
- die seitenabhängige Türschließsteuerung, die ein Öffnen der Tür auf der bahnsteigabgewandten Seite unterbindet,
- das akustische Türschließwarnsignal als Dreiklang, das über die Fahrgastraumlautsprecher abgestrahlt wird,
- die Änderung des dunkelbraunen Innendekors (Musterzug) in Weiß-Oliv,
- zwei seitlich angeordnete Leuchtbänder,
- die Betonung der horizontalen Linienführung im Fahrgastraum mit Türkastenabdeckung und Gepäckablagen,
- die abweichende Farbgebung der Vz 270 009/010 und 011/012: Wagenkasten bordeauxrot, im Fensterbereich anthrazit.

Der erste Viertelzug der Nullserie (270 009/010) wurde der Öffentlichkeit auf der Frühjahrsmesse 1987 in Leipzig und kurze Zeit später auf einer Ausstellung an der Werner-Seelenbinder-Halle in Berlin vorgestellt. Im zweiten Halbjahr 1987 lieferte der Hersteller alle acht Viertelzüge an die DR aus, und es begannen die Prüf- und Testfahrten sowie verschiedene meßtechnische Untersuchungen im Stand und während der Fahrt. Diese Fahrten dienten gleichzeitig dazu, die Triebfahrzeugführer in die Bedienung der Züge einzuweisen.
Die einzelnen Viertelzüge wurden nach den Testfahrten gesondert abgenommen und bis März 1988 alle in Dienst gestellt. Zwischen Hersteller und DR war vereinbart worden, daß nach mehrwöchigen Fahrten ohne Fahrgäste der Einsatz im öffentlichen Verkehr über einen Laufweg bis etwa 100 000 km folgt. Der sich damit ergebende Einsatzzeitraum sollte den Nachweis erbringen, ob sich die technischen Veränderungen gegenüber dem Baumusterzug bewähren und damit die Serienfertigung der Baureihe 270 aufgenommen werden kann.

Nach der Indienststellung aller Vz verkehrten auf der genannten Strecke überwiegend zwei Züge der Nullserie, mal als Vollzug, mal als Dreiviertelzug. Der Einsatz der einzelnen Vz wurde beeinflußt durch planmäßige Instandhaltungsarbeiten, Detailverbesserungen an der technischen Ausrüstung, weitergehende meßtechnische Untersuchungen und notwendige Überprüfungen.

Bei der Zusammenstellung der Zugverbände wird, abweichend von der üblichen Praxis bei der S-Bahn, nicht auf die unterschiedliche Farbgebung der Vz geachtet. So werden die beiden „roten" Vz beliebig mit den „normalen" Vz gekuppelt. Zwischenzeitlich wurde nun entschieden, daß für alle Fahrzeuge der Baureihe 270 die Farbgebung bordeauxrot-anthrazit verbindlich ist. Zu welchem Zeitpunkt die Vz 270 013/014 bis 023/024 umlackiert werden, ist noch nicht entschieden worden.

Die planmäßigen Instandhaltungsarbeiten in den Stufen I1 bis I4 werden im Heimat-S-Bw Grünau ausgeführt. Durch die moderne Technik dieser Fahrzeuge konnten die laufwegabhängigen Instandhaltungsfristen gegenüber den Altbaufahrzeugen mehr als verdoppelt werden. Wird ein Altbauzug nach jeweils 6 000 km Laufleistung überholt, ist dies bei den Fahrzeugen der Baureihe 270 erst nach 15 000 km notwendig. Heimat-Raw für die Baureihe 270 ist wieder das Raw „Roman Chwalek" Berlin-Schöneweide.

Im Mai 1989 hatten die Züge der Nullserie z. T. weit mehr als 100 000 km im Betriebseinsatz zurückgelegt und dabei ihre Betriebstüchtigkeit nachgewiesen. Unmittelbar danach folgte der Startschuß zur Aufnahme der Serienfertigung. Ende 1989 werden die ersten Serienfahrzeuge erwartet, die fortlaufend ab 270 025/026 numeriert werden. Mit dem Zugang der neuen Fahrzeuge werden unter Berücksichtigung des weiteren S-Bahn-Netzausbaus und der Verdichtung der Zugfolge auf Strecken durch Neubauwohngebiete, schrittweise die Altbaufahrzeuge aus dem Verkehr gezogen.

Quellenangaben

(1) Bogott, H.: Fechner, W.: Der neue Triebzug BR 270 für die S-Bahn Berlin; Schienenfahrzeuge (Berlin) 23 (1979) 5, S. 231–235
(2) Bogott, H.; Kietzmann, K.: Neue Serientriebzüge BR 270 für die S-Bahn in Berlin; Schienenfahrzeuge (Berlin) 31 (1987) 5, S. 225–228
(3) Götz, G.: Erprobung der Triebzüge BR 270 – Erste Betriebserfahrungen im Bereich der S-Bahn Berlin; LEW-Nachrichten (Hennigsdorf) 13 (1982) 31, S. 1–4

Fred Hafner, Berlin

Fortschritte bei der Elektrifizierung

Seit Ende Mai 1989 fahren die Reise- und Güterzüge mit Elloks bis auf die Insel Rügen. Damit ist die dritte Eisenbahnstrecke zu den Häfen im Norden der Republik elektrifiziert. Jetzt verlagert sich das Schwergewicht der Elektrifizierungsarbeiten zunehmend auf die West-Ost-Verbindungen.
Die Deutsche Reichsbahn behält das hohe Tempo der Umstellung auf den elektrischen Zugbetrieb mit jährlich über 300 Kilometern bei. Ende 1985 waren 2 205 Kilometer des Streckennetzes elektrifiziert. 1 500 Kilometer werden bis 1990 hinzukommen. Im vergangenen Jahr wurde mit 358 Kilometern elektrifizierter Strecke, das ist täglich fast ein Kilometer, ein Rekordzuwachs erreicht.

Im derzeitigen Fünfjahrplan-Abschnitt gab es bereits wesentliche Etappen:
– Im April 1986 wurde auf dem Bahnhof Bad Kleinen der 1 000. elektrifizierte Kilometer seit dem X. Parteitag der SED 1981 in Betrieb genommen.
– Im Dezember 1986 konnte die Lücke zwischen den elektrischen Systemen der DR und der ČSD geschlossen werden; der Abschnitt Schöna–Děčín ist seitdem unter Draht. Anfang der 90er Jahre sollen Zweisystem-Lokomotiven aus den Škoda-Werken in Plzeň zwischen Dresden und Prag verkehren. Die erste Lokomotive wurde 1988 von der DR übernommen und gelangte bereits zum Einsatz.
– Im Mai 1987 erreichte der Fahrdraht den Berliner Hauptbahnhof.
– Im September 1987 stand die westliche Nord-Süd-Verbindung von Magdeburg über Stendal, Wittenberge und Schwerin nach Wismar sowie Rostock durchgehend unter Strom.
– Nachdem viele Teilabschnitte im Berliner Raum elektrifiziert waren, führte man den Fahrdraht weiter in Richtung Eberswalde–Angermünde. Im Dezember 1987 war der wichtige Rangierbahnhof Stendell erreicht.
– Ebenfalls bis Ende 1987 war die Verbindung von Lutherstadt Wittenberg über Falkenberg (Elster)–Elsterwerda nach Ruhland/Senftenberg in das Tagebaugebiet der Rbd Cottbus erstmals elektrisch befahrbar.
– Im Mai 1988 war der Bahnhof Oderbrücke von seiten der PKP elektrifiziert. Der Bahnhof ist als Systemwechselbahnhof zwischen Gleichspannung 3 000 Volt (PKP) und Wechselspannung 15 kV, 16 2/3 Hz (DR) konzipiert.
– Im Dezember 1988 war die dritte Nord-Süd-Strecke bis zum Bahnhof Stralsund Rügendamm elektrifiziert.

Tabelle 1
Entwicklung der Elektrifizierung

Jahr	neue elektrifizierte Strecke
1985	295 km
1986	215 km
1987	329 km
1988	358 km
1989	322 km (Plan)

Anmerkungen:
– Der Abschnitt Stendal–Geestgottberg (40 km) geht in den Zuwachs für 1985 ein, da die Anlagen vor Jahresfrist fertiggestellt wurden.
– Der Abschnitt Wismar–Klein Warnow (83 km) geht in den Zuwachs für 1987 ein. In vielen Veröffentlichungen wird er fälschlicherweise doppelt berücksichtigt, was für 1986 die Summe von 298 km ergibt.

1



2



In diesem Jahr werden insgesamt 322 Kilometer elektrifiziert. Davon waren bis Ende Mai bereits 132 km unter Strom. Der nächste Inbetriebnahmetermin ist der 30. September 1989 mit den Strecken Lübbenau–Cottbus (30 km), Jüterbog–Falkenberg (Elster) (49 km) und Borsdorf–Beucha (7 km). Vom 16. Dezember 1989 an werden Elloks auch zwischen Falkenberg (Elster) und Cottbus (79 km) fahren können. Damit ist die durchgehende Verbindung von Leipzig nach Cottbus ein Jahr früher als geplant fertiggestellt. Ein Höhepunkt aus Anlaß des 40. Jahrestages der DDR wird die Übergabe des 2 000. Kilometers elektrifizierter Strecke seit dem X. Parteitag der SED (1981) am 30. September 1989 auf dem Bahnhof Cottbus sein.
Eine detaillierte Übersicht über die einzelnen elektrifizierten Strecken enthält Tabelle 2. Sie schließt an die Veröffentlichung im „me" 9/85 an. Im kommenden Jahr werden die Strecken Riesa–Karl-Marx-Stadt, Erkner–Frankfurt (Oder)–Eisenhüttenstadt–Cottbus und Cottbus–Senftenberg mit Fahrdrähten überspannt sein. Weitere Arbeiten zur Elektrifizierung sind am Berliner Innenring, zwischen Halle und Nordhausen sowie zwischen Sangerhausen und Erfurt in vollem Gange.

Im nunmehr achten Jahr des Bestehens des Zentralen Jugendobjektes „Elektrifi-

zierung von Eisenbahnstrecken" vollbringen die Kollektive, vor allem die 140 Jugendbrigaden, hohe Leistungen. Wichtig ist weiterhin, die Arbeits- und Lebensbedingungen der Arbeiter und Ingenieure, aber auch das Freizeitangebot auf den Baustellen zu verbessern. Eine vordergründige Aufgabe bei der Elektrifizierung im großen Stil, wie ihn die DR seit knapp zehn Jahren betreibt, besteht darin, ständig den Aufwand zu senken. Dabei gab es Fortschritte. So wurden einige Abschnitte mit Einfachfahrleitung überspannt, Stahl wurde durch Beton ersetzt – besonders bei den Fahrleitungsmasten –, und man verwendet schnellere und damit effektivere Gründungsvarianten. Dennoch konnte die Mitte der 80er Jahre in Kraft getretene Industriepreisreform nicht vollständig kompensiert werden.

Wesentlich für die rasche Amortisation der elektrifizierten Strecken ist deren Ausnutzungsgrad. Hier ist die DR weiterhin im Spitzenfeld, verglichen mit anderen Bahnverwaltungen Europas (s. a. „me" 9/85 S. 15). Mit der fortschreitenden Elektrifizierung in den nächsten Jahren (auch nicht überdurchschnittlich belegter Strecken) aber wird das Verhältnis der insgesamt elektrifizierten Abschnitte und der elektrischen Zugförderleistungen zwangsläufig ungünstiger. Entsprechende Zahlenangaben für die vergangenen Jahre seit 1985 schwanken erheblich, deshalb sei auf sie an dieser Stelle verzichtet. Sicher ist, daß 1990 knapp 60 % der Zugförderleistungen durch die elektrische Traktion erbracht werden.

Großen Anteil daran haben die Lokomotiven der Baureihe 243 aus dem KLEW Hennigsdorf. Deren Auslieferungsstückzahlen wurden beträchtlich gesteigert: 1984 – 26, 1985 – 80, 1986 – 100, 1987 – 110, 1988 – 114. In diesem Jahr ist die Übergabe von 115 Lokomotiven an die DR geplant.

3



4



1 Das Setzen der Fahrleitungsmaste ist – durch hohe Streckenauslastungen bedingt – meist nur bei vollem Eisenbahnbetrieb möglich. Der Einsatz von Hubschraubern kommt dieser Forderung nach.

2 Heute ein tägliches Bild: Ein Güterzug auf der inzwischen über 150jährigen LDE, gezogen von der Lokomotive 242 177.

3 Zu den ersten planmäßig mit einer Ellok bespannten Zügen auf der Insel Rügen gehörte am 27. Mai 1989 der D 317. Zuglok war die 243 884.

4 Nicht nur Fahrleitungsmaste, sondern auch Kabel können mit Hilfe von Hubschraubern montiert werden.

Fotos: I. Migura, Berlin (1 und 4); W. Albrecht, Oschatz (2); W. Krentzien, Saßnitz (3)

Tabelle 2
Inbetriebnahme der elektrifizierten Strecken von 1985 bis Mai 1989

Termin	km	Abschnitt
30. 4. 85	25	Waren (Müritz)–Langhagen
18. 5. 85	63	Langhagen–Güstrow–Rostock Hbf
1. 6. 85	21	Grünauer Kreuz–Eichgestell–Berlin-Lichtenberg
3. 7. 85	11	Eichgestell–Rummelsburg Rbf
1. 10. 85	16	Roßlau–Coswig
14. 12. 85	16	Coswig–Lutherstadt Wittenberg
14. 12. 85	7	Ostendgestell–Berlin-Köpenick
14. 12. 85	7	Karower Kreuz–Berlin-Pankow
23. 11. 85	20	Rostock Hbf–Gbf–Seehafen–Rostock-Bramow
14. 12. 85	8	Rostock-Bramow–Warnemünde
15. 12. 85	61	Lalendorf–Kavelsdorf–Rostock Hbf–Gbf–Seehafen
10. 1. 86	40	Stendal–Geestgottberg
12. 4. 86	68	Güstrow/Schwaan–Bad Kleinen
12. 4. 86	7	Rieckdahl–Bentwisch
30. 5. 86	5	Bentwisch–Poppendorf
27. 9. 86	54	Lutherstadt Wittenberg–Falkenberg (Elster)
30. 11. 86	34	Falkenberg (Elster)–Riesa
13. 12. 86	20	Riesa–Elsterwerda
13. 12. 86	23	Delitzsch–Eilenburg
13. 12. 86	2	Schöna–Staatsgrenze (ČSSR)
13. 12. 86	2	Elsterwerda–Elsterwerda-Biehla
30. 5. 87	14	Berlin-Rummelsburg/Berlin-Wuhlheide–Berlin Hbf
30. 5. 87	83	Wismar–Bad Kleinen–Schwerin–Klein Warnow
28. 8. 87	26	Klein Warnow–Wittenberge
26. 9. 87	6	Wittenberge–Geestgottberg
31. 10. 87	64	Falkenberg (Elster)–Senftenberg
3. 10. 87	39	Berlin-Blankenburg–Karower Kreuz–Bernau–Eberswalde
16. 10. 87	14	Berlin-Grünau–Königs Wusterhausen
7. 11. 87	23	Königs Wusterhausen–Halbe
20. 12. 87	50	Eberswalde–Angermünde–Stendell
19. 12. 87	10	Ruhland–Hohenbocka
6. 3. 88	30	Angermünde–Prenzlau
31. 3. 88	32	Hohenbocka–Knappenrode
25. 5. 88	28	Prenzlau–Pasewalk/Charlottenhof
28. 5. 88	2	Oderbrücke–Staatsgrenze (VRP)
23. 9. 88	59	Pasewalk–Anklam–Züssow
23. 9. 88	21	Leipzig–Eilenburg
27. 5. 88	4	Eilenburg Ost–Sprotta
9. 12. 88	18	Züssow–Greifswald
17. 12. 88	39	Greifswald–Stralsund–Stralsund Rügendamm
17. 12. 88	78	Halbe–Lübbenau–Senftenberg
17. 12. 88	47	Senftenberg–Spreewitz–Knappenrode
7. 3. 89	15	Eilenburg–Mockrehna
15. 3. 89	20	Züssow–Wolgast
26. 5. 89	30	Mockrehna–Falkenberg (Elster)
27. 5. 89	67	Stralsund–Saßnitz/Mukran/Binz

DDR-Verkehr

Tag für Tag fahren 1,7 Mill. Bürger mit der Eisenbahn und rollen rund 15 000 Personen- und Güterzüge auf den Schienen unseres Landes. 900 000 t Güter werden täglich an die Brennpunkte der Volkswirtschaft in allen Bezirken gebracht. Rund um die Uhr sorgen die 250 000 Eisenbahnerinnen und Eisenbahner dafür, daß die Eisenbahn den volkswirtschaftlich bedingten Lebensrhythmus garantiert.
Rund 10 Mill. Fahrgäste vertrauen sich jeden Tag den Kraftverkehrs- und städtischen Nahverkehrsbetrieben an. Für die Volkswirtschaft und die Bevölkerung werden innerhalb von 24 Stunden 1,4 Mill. t Güter transportiert. Täglich ein gutes Stück Arbeit der 217 000 Frauen und Männer auf Straßenbahnen, Bussen und Lastkraftwagen.
me

Zweitälteste Lokomotive in unserer Republik?

Die vermutlich zweitälteste Lokomotive der DDR fristet ihr Dasein auf einem Schrottplatz bei Lehesten (Kreis Lobenstein, Sperrgebiet!) (Abb. 1).
Sie wurde 1876 bei der Maschinenbaugesellschaft Carlsruhe unter der Fabriknummer 919 gebaut.
Bis in die 50er Jahre hinein fuhr sie auf den 700-mm-spurigen Strecken der örtlichen Schieferbrüche, danach diente sie noch der LPG als Heizlok.
Eine museale Erhaltung durch die Schieferbrüche als örtliches Technikdenkmal zerschlug sich leider.
Trotz des schlechten Zustands der Maschine sollte recht bald ein Weg gefunden werden, um die Maschine zu erhalten.
HBu., Foto: H. Burde, Halle Neustadt

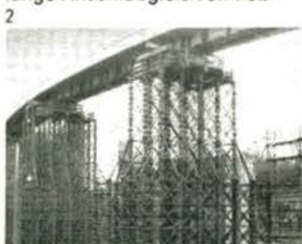
Sebnitzer Viadukt rekonstruiert

Nach rund vierjähriger Bauzeit wurde im Sommer, am 18. Juni 1989, das 1874 eingeweihte, aus Sandstein und Granit bestehende sowie 20 m hohe und 145 m lange Viadukt nach umfangreicher und komplizierter Rekonstruktion wieder dem Verkehr übergeben. Während der Bauzeit existierte eine Behelfsbrücke. Die insgesamt 64,5 km lange Eisenbahnstrecke von Bad Schandau bis Bautzen gehört zu den landschaftlich schönsten. Sie führt durch sieben Tunnel und über 164 Brücken durch die Lausitz und das Elbsandsteingebirge. Gegenwärtig wird an der Strecke auch die Elbebrücke Bad Schandau rekonstruiert. Abb. 2 zeigt das Sebnitzer Behelfsbauwerk im Dezember 1987.
me; Foto: H. Ziebig, Dresden

1



2



100 Jahre Orlabahn

Am 1. Oktober 1889 wurde die 11,7 km lange Eisenbahnstrecke Orlamünde–Pößneck unterer Bahnhof eingeweiht und dem öffentlichen Verkehr übergeben. Drei Jahre später, am 15. Oktober 1892, konnte das 3,23 km lange Anschlußgleis von Pößneck unterer Bahnhof (damals Bahnhof Jüdewein) nach Oppurg in Betrieb genommen werden. 1946 wurde es allerdings wieder stillgelegt.
Kurz vor dem Ende des zweiten Weltkriegs wurde durch die faschistische Wehrmacht sinnlos die Orlamünder Saalebrücke gesprengt. Ab Anfang Mai 1946 beschränkte sich der aufgenommene Zugverkehr zunächst nur auf den Abschnitt Pößneck–Freienorla.
1969 sind auf der Orlabahn die Dampflokomotiven teilweise durch Diesellokomotiven ersetzt worden. Sicher sind vielen Freunden der Orlabahn die letzten „Stamm-Dampflokomotiven" – die 93 8304 und die 83 1010 – noch gut in Erinnerung. Seit Beginn des Winterfahrplanabschnitts 1971/1972 fahren nur noch Diesellokomotiven der BR 110.
Nach wie vor hat die Orlabahn eine große volkswirtschaftliche Bedeutung für den Reise-, aber insbesondere für den Güterverkehr.
D. S.

90 Jahre Rasender Roland

Am 14. Oktober 1899 wurde mit Inbetriebnahme des Abschnitts Baabe–Göhren (Rügen) auf der von Putbus ausgehenden 750-mm-Schmalspurbahn der Gesamtbetrieb eröffnet. Nach 90 Jahren wechselvoller Geschichte gehört dieses Verkehrsmittel heute zu den technischen Denkmälern der DDR. Sonderfahrten aus Anlaß der 90-Jahr-Feier werden in wenigen Tagen Eisenbahnfreunde aus nah und fern auf die Insel Rügen locken. Wenngleich in den vergangenen zehn Jahren viel für die Traditionspflege auf der Bäderbahn getan wurde, bereitet der technische Zustand der beiden „echten" Rügen-Lokomotiven 99 4632 und 99 4633 zunehmend Kopfzerbrechen. Die Kessel beider Maschinen sind derart verschlissen, daß eine Erneuerung unumgänglich wird. Die bisherigen Bemühungen, neue Kessel zu bauen, führten nicht zum gewünschten Erfolg. Hoffen wir, daß dieses Problem im Interesse des Erhalts technischer Denkmäler in unserem Land recht bald gelöst wird.
me;
Foto: R. Steinicke, Dresden

150 Jahre Eisenbahn in den Niederlanden

Am 24. September 1839 wurde die erste Eisenbahnstrecke der Niederlande zwischen Amsterdam und Harlem eröffnet. Das Transportangebot der Privatgesellschaft beschränkte sich zunächst ausschließlich auf den Personenverkehr; der Güterverkehr folgte im Laufe des Jahres 1940. Nach Erweiterungen über Utrecht (1843) und Arnheim (1845) fand der Streckenbau mit der Verlängerung bis Rotterdam im Jahre 1847 seinen vorläufigen Abschluß.
Erst zum Ende der 60er Jahre des vorherigen Jahrhunderts kam es dann zum flächendeckenden Ausbau des Eisenbahnnetzes, einer Periode, die bis zur Jahrhundertwende anhielt. Im Jahre 1938 wurde schließlich aus den bisherigen Privatgesellschaften die Staatliche Eisenbahn-Gesellschaft des Königreichs Niederlande (Nederlandse Spoorwegen – NS) gebildet.
Die NS verfügt heute über ein Streckennetz mit einer Betriebslänge von 2 800 km, das überwiegend zwei- und mehrgleisig ausgebaut sind. Die Hauptstrekken haben eine Achsfahrmasse von 21 bzw. 23 t, wobei Schienen mit einer Metermasse von 63 kg zum Einsatz gelangen. Topographisch gesehen weist das Streckennetz größtenteils Flachlandcharakter auf; am höchsten Punkt werden 182 m über dem Meeresspiegel nähe der Station Simpelveld (Übergang zur DB) erreicht. Die größte Längsneigung wird mit 20 ‰ angegeben. Charakteristisch ist ferner eine große Zahl an Kunstbauten mit rund 1 000 Brücken bei einer Gesamtlänge von über 13 km. Im internationalen Reiseverkehr bestehen leistungsfähige Schnellfahrverbindungen mit der BRD, Belgien, Frankreich und weiteren Staaten Europas. Im Binnenreiseverkehr werden bereits seit vielen Jahren vornehmlich elektrische Triebwagen-Einheiten eingesetzt, was mit den historischen Entwicklungstendenzen des niederländischen Eisenbahnwesens zu begründen ist. So hatte man bereits im Jahre 1908 auf der Strecke Rotterdam–Den Haag einen Einphasenwechselstrom-Betrieb von 10 kV/25 Hz eingerichtet, der bis zum Jahre 1924 bestand. Ungünstige Betriebserfahrungen mit diesem Stromsystem veranlaßte die damals noch private Eisenbahngesellschaft, weitere Strecken mit 1 500-V-Gleichstrom zu elektrifizieren. Als erste Fahrzeuggeneration wurden ab 1924 elektrische Zugeinheiten beschafft, von denen die Statistik Mitte der 30er Jahre bereits 130 Trieb- und 129 Zwischenwagen ausweist. Heute befindet sich bei der NS bereits die zehnte Generation elektrischer Triebzüge im Einsatz. Diese als „Sprinter" bezeichneten Einheiten – inzwischen 90 Stück – erreichen nach 70 Sekunden eine Höchstgeschwindigkeit von 125 km/h. Die elektrische Zugförderung wird gegenwärtig auf rund 70 % des Streckennetzes angewendet. Allerdings werden fast 90 % der Betriebsleistungen durch die E-Traktion erbracht. Der planmäßige Dampflok-Betrieb wurde bereits im Jahre 1958 beendet.
Ba, Ta

Sachzeugen der LDE

ERSTE DEUTSCHE FERN EISENBAHN

LEIPZIG DRESDEN 1839 1989

In den Heften 3 bis 5/89 berichtete „me" über ausgewählte Wagen der Leipzig-Dresdner Eisenbahn (LDE). Soweit möglich, wurde in dieser Beitragsserie auch Näheres über den Verbleib einzelner Fahrzeuge vermerkt.
Zahlreiche Wagenkästen dienten nach ihrer Ausmusterung noch viele Jahrzehnte als Lagerschuppen. Einige dazugehörige Relikte aus vergangenen Zeiten stellen wir auf dieser Seite vor.

1 Zeichnung 13 auf S. 30 im Heft 4/89 zeigt einen Gepäckwagentyp, der auch bei der LDE vorhanden war. Auf dem Foto ist der Wagenkasten eines solchen Fahrzeugs in der Variante ohne Abort zu sehen. Erbaut 1871 und bei der Staatsbahn die Betriebs-Nr. 325 erhalten, gehörte er zur Gattungs-Nr. 265 und wäre nach dem Reichsbahn-Schema als Pwg Sa 68^{a} zu bezeichnen. Noch am 31. Dezember 1968 stand der Wagenkasten in Kostitz. Zeichnung 13 entspricht der Gattungs-Nr. 263 (Pwg Sa 68, mit Abort, sonst gleich).
2 Die Zeichnung 11 auf S. 30 im Heft 4/89 kann durch diese Aufnahme ergänzt werden. Sie entstand am 15. April 1959 in Harthau. Der Wagen, erbaut 1870 vom „Eisenbahnbedarf Berlin", gehörte bei der Staatsbahn ursprünglich zur Gattungs-Nr. 152(C) und wurde dann in 4. Klasse (Gattungs-Nr. 194^{b}) umgebaut, worauf auch die noch lesbare Betriebs-Nr. 3724 hinweist.
3 Ein Fabrik-Schild am Wagenkasten eines Fahrzeugs der ehemaligen Gattungs-Nr. 152, entdeckt im August 1958 in Eibenstock ob. Bf. Der dazugehörige Wagen trug später die Betriebs-Nr. 2074, wurde also als 3.-Klasse-Fahrzeug ausgemustert.
4 Am 21. Juli 1965 entstand in Weißenberg das Foto dieses Wagenkastens, der bei der Staatsbahn zur Gattungs-Nr. 45 gehörte (AB3 Sa 69).
5 Ähnlich wie auf Zeichnung 9 (S. 30 im Heft 4/89) ist der am 2. Juni 1960 in Hopfgarten aufgespürte Wagenkasten aus dem Jahre 1872. Bei der Staatsbahn lief er mit der Betriebs-Nr. 2216 und gehörte zur Gattungs-Nr. 163 (C Sa 72). Zeichnung 9 entspricht der Gattungs-Nr. 170 (C Sa 64) in der Variante ohne Bremse.
6 Ein Blick auf Zeichnung 12 im bereits erwähnten Heft beweist, daß es sich um ein Fahrzeug der ehemaligen Gattungs-Nr. 186 handelt (Ci Sa 72; 4.-Klasse-Wagen, jedoch im DR-Schema nicht mehr vorgesehen). Als dieser Wagenkasten am 15. April 1965 in Legenfeld (V.) vorgefunden wurde, war die Betriebs-Nr. nicht mehr auszumachen, das Fabrik-Schild aber noch erhalten: Saxonia, Radeberg, 1874, Fabrik-Nr. 1169, geliefert an die LDE!
7 In Großvoigsberg stand am 20. Oktober 1961 der später beblechte Kasten eines ehemaligen LDE-Güterwagens. Er hatte ursprünglich hölzerne Drehgestelle erhalten.
Fotos: G. Meyer, Aue

Werner Drescher (DMV), Jena

Traditionspflege im Saaletal

Vorgestellt: Die Interessengemeinschaft Traditionslokomotive 01 1531 des Bahnbetriebswerkes Saalfeld

In der Liste aller Eisenbahnmuseumsfahrzeuge der DDR vom 18. Dezember 1979 sucht man nach einer Lokomotive der Baureihe 01^5 vergeblich. Letztendlich war diese Tatsache für die Kommission Eisenbahnfreunde beim Bezirksvorstand Erfurt des DMV Anlaß, den musealen Erhalt einer Lokomotive dieser Baureihe zu beantragen. Nach vielen Gesprächen mit verantwortlichen Vertretern der Eisenbahn und des Verkehrsmuseums Dresden wurde diesem Vorhaben stattgegeben.
Ende der 70er Jahre waren bekanntlich alle Lokomotiven der Baureihe 01^5 in Saalfeld beheimatet. Da lag es nahe, in diesem Bahnbetriebswerk nach Verbündeten zu suchen, die sich der Pflege und Erhaltung einer solchen Lokomotive annehmen. In der Leitung der Dienststelle wurden wichtige Befürworter gefunden.
Zwischenzeitlich stand dann fest, daß eine rostgefeuerte 01^5 erhalten bleibt, um künftig einen relativ freizügigen Lokeinsatz zu gewährleisten. Nachdem bereits zahlreiche Lokomotiven dieser Baureihe verschrottet waren, wurde entschieden, die 01 0531 langfristig zu erhalten. Gründe dafür waren ihr guter Unterhaltungszustand und ein wenig auch ihre Geschichte (s. a. „me" 4/82, S. 106 und 107). Um der bereits genannten Bedingung zu genügen, mußte die Maschine auf Rostfeuerung umgebaut werden, ein Kompromiß, den man eingehen konnte. Am 7. März 1984 wurde dem Bw Saalfeld die 01 1531 zur musealen Pflege und Betreuung übergeben. Da es hier schon in vergangenen Jahren Freunde der Eisenbahn gab, fanden sich dafür auch Kollegen. So konnte nach Vorgesprächen am 28. März 1984, die wiederum durch die Kommission Eisenbahnfreunde beim Bezirksvorstand Erfurt des DMV mit organisiert wurden, die Interessengemeinschaft 01 1531 gegründet werden. An dieser Veranstaltung nahmen der Leiter der Dienststelle Kollege März und weitere 20 Kollegen des Bw teil. Inzwischen zählt die Interessengemeinschaft 22 Mitglieder. Unter ihnen sind 13 Dampflokführer, fünf Diesellokführer mit Heizerprüfung, ein Lokschlosser, eine Ingenieurin, ein Klempner der Hochbaumeisterei Saalfeld mit Heizerprüfung und ein Nichteisenbahner.
Die Interessengemeinschaft wird von Hauptlokführer Bernd Köllner geleitet, Stellvertreter ist Hauptlokführer Klaus Meffert. Zum Vorstand gehören weiterhin Hauptlokführer Bernd Fendler und Oberlokführer Horst Dietrich.
Jeden Monat findet eine Zusammenkunft statt, während der anstehende Aufgaben besprochen werden. Jeweils zum Jahresende steht eine Hauptversammlung auf dem Programm. Einen engen Kontakt hat die Interessengemeinschaft zur Kommission Eisenbahnfreunde beim Bezirksvorstand Erfurt, zur Arbeitsgemeinschaft 4/70 Jena, zum Pflegekollektiv der Lokomotive 38 1182 in Gera und zur Interessengemeinschaft Mecklenburgische Eisenbahnen im Kulturbund der DDR (KB). Vier Kollegen sind Mitglieder des DMV, und ein Kollege ist Mitglied des KB.
Durch gezielte Arbeitseinsätze und eine gute Zusammenarbeit innerhalb der Dienststelle wird die ständige Einsatzbereitschaft der Lokomotive gesichert. Der gute Pflegezustand dieser Maschine ist nicht zu übersehen.
Einige Fahrten mit der 01 1531 sollen an dieser Stelle in Erinnerung gerufen werden:

15. Juni 1985
Sonderzug Rostock–Berlin zur Fahrzeug-Ausstellung „40 Jahre Eisenbahn in Volkes Hand – 150 Jahre deutsche Eisenbahnen"

5. September 1985
Sonderzug Erfurt–Orlamünde im Rahmen der Vier-Tages-Fahrt des DMV-BV Erfurt aus obigem Anlaß

3.–15. Juli 1986
Bad Doberan „100 Jahre ‚Molli'"

29. November 1986
Planzüge auf der Saalbahn „Abschied von der Dampftraktion im Bw Saalfeld"

8. September 1988
Zuglok Nostalgie-Orientexpreß Paris–Honkong auf dem Streckenabschnitt Marienborn–Berlin

15.–21. September 1988
Fahrzeug-Ausstellung in Potsdam

7. und 8. April 1989



Kaum ist es möglich, alle Mitglieder der Interessengemeinschaft auf einem Bild vereint zu sehen. Am 1. April 1989 waren es fast alle. Erste Reihe 4. v. l.: Bernd Köllner (Leiter); Erste Reihe 2. v. l. Klaus Meffert (Stellvertreter). Lange Wartezeiten mußten am 1. April 1989 in Kauf genommen werden, um auf den Führerstand zu gelangen. Foto: Verfasser

Fahrzeugparade in Riesa „150 Jahre Leipzig-Dresdner Eisenbahn"
Nicht nur in der Pflege und Unterhaltung der 01 1531 und in Vorbereitung und Durchführung von Sonderfahrten ist die Interessengemeinschaft aktiv. So organisierte sie am 1. April 1989 eine Solidaritätsveranstaltung zugunsten des Kinderhilfswerkes UNICEF der Vereinten Nationen. Im Mittelpunkt stand natürlich die 01 1531, die an diesem Tag zu einer Führerstandsbesichtigung freigegeben war. 350 Interessenten machten innerhalb von fünf Stunden davon Gebrauch! Ein Souvenirverkauf und die Versteigerung eisenbahntypischer Gegenstände rundeten diese gelungene Veranstaltung ab. Insgesamt konnte auf das Solidaritätskonto ein Erlös von 7 623,20 Mark überwiesen werden.

modell eisenbahner poster

01 1531 im Juli 1988
bei Unterwellenborn
Foto: R. Albrecht



1



2



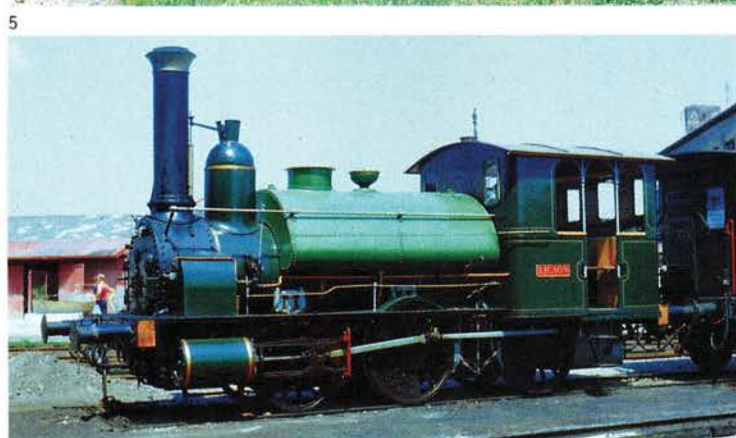
3



4



5



6



7



Eisenbahn-Jubiläum im Nachbarland



„me" berichtet über die Veranstaltungen aus Anlaß des 150jährigen Bestehens der Eisenbahn auf dem Gebiet der ČSSR

Kaum war das große LDE-Eisenbahnspektakel in und um Riesa in den Terminkalendern der Eisenbahnfreunde überblättert, näherte sich ein weiteres Jubiläum: 150 Jahre Eisenbahn auf dem Territorium der ČSSR. Hier standen vom 24. Juni bis 16. Juli 1989 die Städte Brno und Břeclav im Mittelpunkt des Geschehens. Um es gleich vorwegzunehmen: Was aus diesem Anlaß rund um die alte und neue Eisenbahn gezeigt wurde, stellt die bisherigen LDE-Veranstaltungen keinesfalls in den Schatten. Alte und moderne Eisenbahn, eingeschlossen Modelleisenbahn-Ausstellungen, gaben sich ein Stelldichein, bildeten nicht nur für die Eisenbahnfreunde aus der ČSSR einen besonderen Anziehungspunkt. Hunderte Interessenten kamen auch aus der DDR, Österreich, der Bundesrepublik Deutschland.
Doch an dieser Stelle zunächst ein Blick in die Vergangenheit. Vor 150 Jahren, am 7. Juli 1839, wurde die erste Eisenbahnstrecke auf dem heutigen Gebiet der ČSSR eröffnet. Sie führte vom damaligen Lundenburg (heute Břeclav) nach Brünn (heute Brno) und gehörte zur Kaiser-Ferdinands-Nordbahn (KFNB). Diese ursprüngliche Privatbahn mit der Hauptstrecke Wien–Krakau (heute Kraków/VRP) ging am 1. Januar 1907 in den Besitz der K. K. Staatsbahnen über. Sie existierten bis 1918, als die Republik Österreich und Tschechoslowakei entstanden und die Doppelmonarchie Österreich-Ungarn zerfiel.
Zurück zur Gegenwart: Heute gehört der Streckenabschnitt Brno–Břeclav zu den wichtigsten Nord-Südmagistralen der seit 1918 bestehenden ČSD. Er ist elektrifiziert und dient einem starken Reise- und Güterverkehr. Nicht zuletzt war dieser nüchtern klingende Fakt auch ein guter Grund, in beiden Städten auf das 150jährige Bestehen dieser Strecke aufmerksam zu machen.
Bleiben wir zunächst in Brno. Sehenswert war hier eine Eisenbahn-Fahrzeug-Ausstellung auf dem Messegelände der Stadt. Die im Pavillon gezeigte Dokumentation zur Eisenbahngeschichte, ergänzt durch Modelle und Eisenbahnutensilien, sprach für sich. Ideenreich gestaltet auch eine Bühne für ein Orchester auf einem vierachsigen Flachwagen! Auf dem Freigelände präsentierten sich alte und neue Lokomotiven und Wagen. Mehr noch als der Bautzener DR-Großraumwagen fiel ein Schnellzugwagen der ČSD ins Auge, den man bewußt in einen demolierten Zustand versetzte. Es sollte an die Vernunft der Fußballfans appelliert werden, die mitunter Reisezugwagen regelrecht zertrümmern und beschmutzen.
Da drängte sich eine Parallele zu den Eisenbahnfreunden auf. Auch sie organisieren Sonderfahrten, benutzen Reisezugwagen, moderne und historische. Doch sie randalieren nicht, sind friedliche Hobbyisten, obgleich für Fußballsonderzüge ermäßigte Preise gelten ...
Weil wir gerade beim Thema Sonderzüge sind: Auch von Brno fuhren Sonderzüge. Eine Fahrt auf der landschaftlich reizvollen Strecke mit vielen Tunnels bis Blansko wurde zu einem besonderen Erlebnis. In Brno selbst pfiff und zischte die Trambahnlokomotive CAROLINE in der Innenstadt und beförderte in zwei Beiwagen Straßenbahnfreunde.
Als ein besonderer Höhepunkt erwies sich die große Fahrzeugparade in Brno-Horní Heršpice am 8. und 9. Juli 1989. Wie in Riesa bestand die Möglichkeit, diese einmalige Schau von einer Tribüne aus zu betrachten. In knapp drei Stunden fuhren 15 betriebsfähige Dampflokomotiven, darunter drei Maschinen der ÖBB, sechs Triebwagen, zwölf Diesellokomotiven, 13 Baumschinen und fünf Elektro-Lokomotiven an Hunderten von Schaulustigen vorüber. Die Fahrzeugparade vermittelte einen nahezu lückenlosen Überblick über die 150jährige Eisenbahngeschichte dieses Landstrichs. Ebenso beeindruckend waren die Ausstellungen und Feierlichkeiten in Břeclav. Von Brno mit dampflokbespannten Sonderzügen erreichbar, war von Břeclav eine weitere Sonderfahrt auf der Nebenbahn nach Lednice möglich. Die aus den 20er Jahren stammenden Reisezugwagen und die Dampflok 433.002 sorgten hier für Lokalbahnatmosphäre.
Viel gäbe es nun an dieser Stelle über die Fahrzeug-Ausstellungen in Břeclav zu berichten. Im dortigen Bahnbetriebswerk konnten zahlreiche Dampflokomotiven bewundert werden. Dagegen überraschte die große Fahrzeug-Ausstellung auf den Ladegleisen aus besonderem Grund. Hier waren neben modernen Triebfahrzeugen und Wagen erstmals eine ganze Anzahl betriebsfähig aufgearbeiteter Museumsgüterwagen zu sehen.
Daß auch Modelleisenbahnen gezeigt wurden, ist bereits erwähnt worden. Sehenswert war vor allem die Ausstellung im Technischen Museum Brno. Hier wurden nicht nur H0-, TT- und N-Anlagen gezeigt, sondern auch zahlreiche Eigenbau- und Industriemodelle. Im Bahnhofsgebäude von Břeclav machten die dortigen Modellbauer in einer Ausstellung auf ihr Schaffen aufmerksam. In dem etwa 30 m² großen Raum wurden bereits vom 24. Juni bis 8. Juli 14 000 Besucher gezählt. Alles in allem: Sämtliche Ausstellungen, Sonderfahrten und die Fahrzeugparade standen gleichermaßen im Blickpunkt. In der ČSSR hatte es bisher ein solches Eisenbahn-Spektakel noch nicht gegeben. Ohne die Zusammenarbeit zwischen ČSD, den staatlichen Organen und den in Clubs organisierten Eisenbahnfreunden – unter ihnen der Moravia-Klub Brno und der Klub des historischen Schienenverkehrs mit dem Sitz in Prag – wäre ein solches Programm nicht zustande gekommen. Damit besteht in der ČSSR eine gute Grundlage, das Kulturgut „Eisenbahn" künftig noch breiteren Kreisen der Öffentlichkeit zugänglich zu machen. Allen beteiligten Freunden aus unserem Nachbarland sei an dieser Stelle noch einmal für die unvergeßlichen Veranstaltungen gedankt. Sie werden stets in guter Erinnerung bleiben.

Wolf-Dietger Machel

1 Die Trambahnlokomotive CAROLINE, gebaut in den 80er Jahren des vorigen Jahrhunderts von Krauss, gehört zusammen mit zahlreichen anderen Straßenbahnoldtimern zur Sammlung des Technischen Museums in Brno und verkehrt aus besonderen Anlässen auf dem Straßenbahnnetz dieser Stadt. Das war auch am 7. Juli 1989 der Fall, als die Maschine mit zwei alten Beiwagen zum 150jährigen Bestehen der Eisenbahn viele Schaulustige anzog.

2 Die Neubaulokomotive 556.0506 verläßt Brno am 7. Juli 1989 mit einem Sonderzug in Richtung Blansko. Hier sorgte eine Dokumentation über die Geschichte der Eisenbahn für Aufsehen

3 Echte Lokalbahnatmosphäre vermittelte der Traditionsbetrieb auf der Stichbahn (Břeclav–)Boří les–Lednice. Zweifellos im Mittelpunkt des Interesses standen auf dem Bahnhof Lednice die Lokomotive 433.002 mit ihrem Gisl-Ejektor und die historischen Reisezugwagen.

4 Ein beredtes Zeugnis von dem Dampflokneubauprogramm der ČSD legte auch diese Tenderlokomotive ab, die am 9. Juli 1989 im Bw – oder besser Lokdepot – Břeclav zu besichtigen war.

5 Aus Österreich kam die Lokomotive LICAON der ehemaligen KFNB nach Brno. Mit ihrem „Wassertankkasten" gehörte sie zu den besonderen „Leckerbissen" während der Fahrzeugparade. Die Aufnahme entstand am 7. Juli 1989 im Lokdepot Brno.

6 Einen Eindruck von den zahlreichen Draisinenbauarten der alten und modernen ČSD vermittelt dieses Bild in Vorbereitung der Fahrzeugparade in Brno ebenfalls am 7. Juli 1989.

7 Inzwischen existieren auch zahlreiche Museumsgüterwagen der ČSD im restaurierten Zustand. Von dieser erfreulichen Tatsache konnten sich die Eisenbahnfreunde unter anderem am 9. Juli 1989 in Břeclav überzeugen, wo das Foto von dem G-Wagen entstand.

Fotos: J. Engwicht, Seebad Ahlbeck

Wolfgang Burmeister, Potsdam

Ein dreiachsiger Museumswagen

Bekanntlich genießt in unserer Republik die Pflege rollender Technikdenkmäler einen hohen Stellenwert. So stehen immer mehr Eisenbahn-Museumswagen auf Fahrzeug-Ausstellungen im Mittelpunkt des Geschehens. In den zurückliegenden Jahren wurden eine Reihe interessanter und historisch wertvoller Wagen mühevoll konstruiert bzw. restauriert und dabei weitestgehend in ihren Ursprungszustand zurückversetzt.

Maßgeblichen Anteil an den mit großem handwerklichen Können verbundenen Arbeiten hat das Raw „Erwin Kramer" Potsdam, worüber „me" schon mehrfach berichtete.

Nachstehender Beitrag ist einem dreiachsigen Reisezugwagen aus dem Jahre 1894 gewidmet. Dieses Fahrzeug, ebenfalls im Raw „Erwin Kramer" Potsdam völlig neu aufgebaut, konnte im September 1988 aus Anlaß des 150jährigen Bestehens der Eisenbahnwerkstätten in Potsdam erstmals der Öffentlichkeit vorgestellt werden.

Die Redaktion

Die dreiachsigen Durchgangswagen sächsischen Ursprungs mit nur einer offenen Endbühne und einem Übergang zum anderen Wagen (Handbremsende) wurden nur in geringen Stückzahlen gebaut. Nach dem Verzeichnis der Königlich-Sächsischen Staats-Eisenbahn (K. Sächs. E. B.) (Band I, lfd. Br. Blatt 204 bis 210) gab es folgende Fahrzeuge mit unterschiedlicher Innenausstattung:

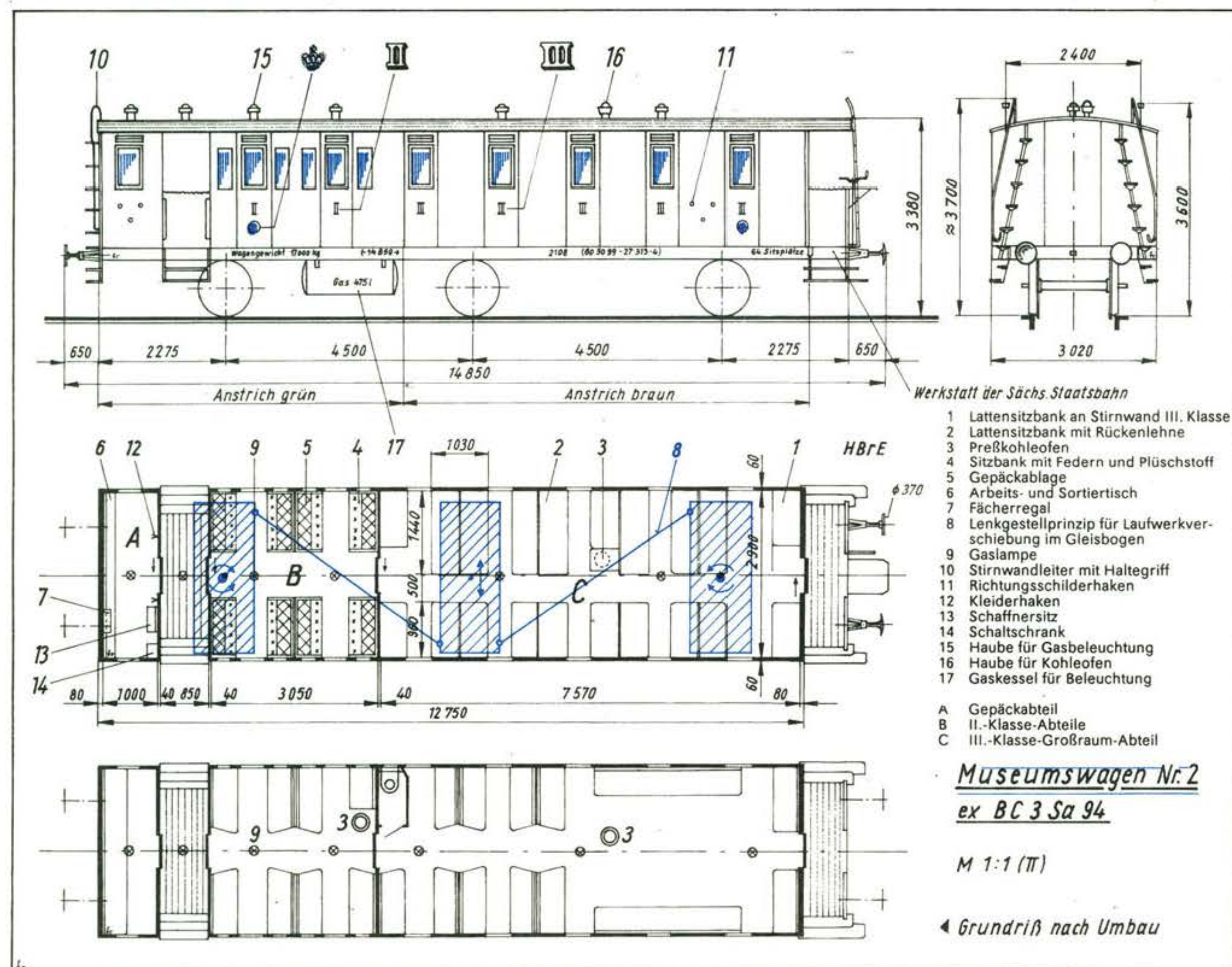
1. Wagen-Nr. 4901 (Blatt 204, Baujahr 1889); mit Heberleinbremse, Gasbeleuchtung, Ofenheizung in der III. Klasse; II. Klasse 16 Sitzbänke, III. Klasse 47 Sitzplätze, 14 Klappsitze, Gepäckraum

Daten des Museumswagens

Länge über Puffer	14 850 mm
Länge des Wagenkastens	12 850 mm
Länge des Untergestells	13 550 mm
Breite des Wagenkastens	3 020 mm
Gesamtachsstand	9 000 mm
Achsenanzahl	3
Größte Wagenhöhe	3 700 mm
Bremse	Westinghous (ehem. Heberleinbremse)
Beleuchtungsart	ehem. Ölgas mit Gaslampen, später elektrisch mit 22/-V-Fremdstrom
Wagenmasse	etwa 17 t
Baujahr	1894
Rekonstruktionsjahr	1987/88
Gattungszeichen für 2./3. Kl.	BC
Lieferer	Hauptwerkstatt Chemnitz der K. Sächs. Sts. E. B.
letzte Bahndienstwagen-Nr.	6050 99-27 313-4
letzte Einsatzdienststelle	Bw Nossen als Hilfszug-Aufenthaltswagen

2. Wagen-Nr. 2108 (4902) (Zeichnung), 2787 (4903), 2252 (4904) und 2663 (4905) (Blatt 205, *Bauart des Museumswagens,* Baujahr 1884); mit Heberleinbremse, Ofenheizung im III.-Klasse-Abteil und Ölbeleuchtung.

Die Wagen 2664 (4906), 2665 (4907) und 2788 (4908) hatten keine Bremseinrichtung erhalten. Die Innenausstattung entspricht dem Blatt 204 mit einem kleinen Rundofen im III.-Klasse-Abteil.

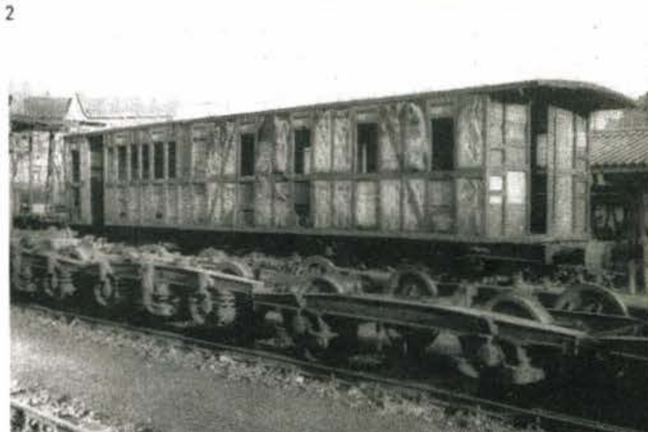


fahrzeugarchiv

1



2



3



4



1 Der ausgediente Dreiachser gehörte zuletzt als Aufenthaltswagen zum Hilfszug des Bw Nossen, aufgenommen 1983 in Dresden.

2 Aufarbeitungsphase im Raw „Erwin Kramer" Potsdam (1986)

3 Teilansicht der Mittelachse für die Verschiebeeinrichtung mittels Gleitrollen an der Federaufhängung

4 Das III.-Klasse-Abteil mit den fast vollständig angebrachten Innenverschalungsbrettern (1987)

5 Fertiggestelltes III.-Klasse-Abteil mit Lattensitzbänken

6 Blick von den beiden II.-Klasse-Abteilen zum Großraum-Abteil III. Klasse (1988)

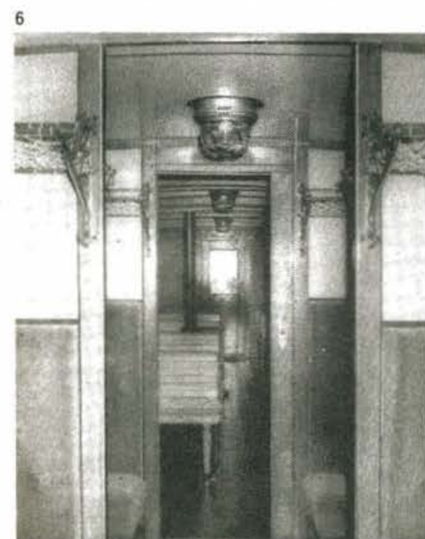
7 Der rekonstruierte Museumswagen im Bahnhof Potsdam Stadt (März 1988)

Fotos: Verfasser (1 bis 5 und 7); W. Fromm, Potsdam (6)

5



6



7



Der Museumswagen bekam zunächst die Nr. 2108. Mit der Auslieferung des Reisezugwagens wurde sie in 4902 geändert. Bei den Fahrzeugen dieser Baureihe änderte man später die Innenausstattung und baute eine Toilette ein. Weiterhin erhielt das III.-Klasse-Abteil einen Platz für Traglasten. Das II.-Klasse-Abteil wurde für Reisende der III. Klasse umgestaltet. Außerdem entfielen die sich als unzweckmäßig erwiesenen Klappsitze (Zeichnung).

3. Wagen-Nr. 4909 (Blatt 206, Baujahr 1889); ohne Bremseinrichtung mit Ölbeleuchtung, Ofenheizung
Wagen-Nr. 4910; Hand- und Heberleinbremse, Ölbeleuchtung, Ofenheizung in der III. Klasse (Ausstattung wie Blatt 204), Gepäckraum ohne Innenausstattung, dafür aber zusätzlich Ladedrehtüren mit Fenster an den Seitenwänden

4. Wagen-Nr. 4911 (Blatt 207, Baujahr 1887); Heberleinbremse, Gasbeleuchtung, Ofenheizung in der II. und III. Klasse, längs angeordnete Sitzbänke im III.-Klasse-Abteil und zwei Rundöfen; II. Klasse: 15 Sitzplätze, III. Klasse: 56 Sitzplätze, keine Klappsitze. Vom Gepäckraum wurde ein Übergang zum anderen Wagen geschaffen.

5. Wagen-Nr. 4912 (Blatt 208, Baujahr 1885); Heberleinbremse, Gasbeleuchtung und Ofenheizung in III. Klasse; II. Klasse: 16 Sitzplätze, III. Klasse: 56 Sitzplätze, keine Klappsitze; Gepäckraum wie Blatt 206; Außenverkleidung mit Holzverschalung; veränderte und einheitliche Fensteranordnung für die II. Klasse und III. Klasse; längs angeordnete Sitzbänke im III.-Klasse-Abteil und einen großen Rundofen

6. Wagen-Nr. 4902, 4905, 4907 und 4908 (Blatt 210, Baujahr 1894); Westinghousebremse, Gasbeleuchtung, Ofenheizung; III. Klasse: 61 Sitzplätze, 14 Klappsitze.

Der Wagen besaß drei Rundöfen und einen Gepäckraum mit Übergangseinrichtung wie Blatt 207.

Fast alle diese Reisezugwagen, die in der bahneigenen Werkstatt Sachsens hergestellt wurden, bekamen zunächst für die II.-Klasse-Abteile nur Fußwärmer als Heizeinrichtung. Es handelte sich hierbei um Metallbehälter, die alle zwei bis drei Stunden mit heißem Wasser gefüllt werden mußten. Nach nur kurzer Zeit ersetzte man diese Technik durch die im Betrieb billigere Hochdruckheizung. Demzufolge erhielt der Museumswagen der damaligen Zeit entsprechend unter den Sitzen der II. Klasse einfache Hochdruckrohrleitungen. Der sehr kleine Gepäckraum bekam keine Heizung.

Bemerkenswert ist das Laufwerk dieser Wagen mit den gekuppelten Lenkachsen (Abb. 3). Die sogenannten Drehgestellrahmen der Endachsen werden durch Stangen mit dem Schiebegestell der Mittelachse gelenkartig verbunden. Beim Einfahren in einem Gleisbogen wird zwangsläufig die erforderliche Schrägstellung der Endachse und die sich verschiebende Mittelachse in Querrichtung eingenommen (Zeichnung). Gegenüber den heute üblichen Lenkachsen haben die gekuppelten Führungsachsen den Vorteil, daß sie sich beim Durchfahren im Gleisbogen genau nach dem Krümmungsmittelpunkt einstellen können. Die gekuppelten Lenkachsen stellen sich jedoch nur dann ein, wenn die Gelenke und Bolzen des Hebelwerkes nicht ausgeschlagen sind. Aus diesem Grunde wurden Wagen mit gekuppelten Lenkachsen später zum größten Teil durch normale Lenkachsen ersetzt.

Die am Museumswagen vorhandenen Scheibenradsätze mit Achslagerung entsprechen nicht mehr der ursprünglichen Konstruktion. Sie wurden um 1920 durch Gleitlager der Bauart 02 ersetzt. Dadurch konnte diese bei Bedarf jederzeit ausgetauscht werden. Die an beiden Stirnseiten angebrachten Trittleitern zum Wagendach waren früher für das Anzünden der Ölgaslampen und Wartungsarbeiten an den Leitungen und Gaslampenhauben notwendig. Die Sitze der II. und III. Klasse sind im Museumswagen in der Wagenquerrichtung angeordnet. Dabei wurden die Sitzbänke der II. Klasse mit olivgrünem Plüsch gepolstert. Mit dem gleichen Stoffbezug waren außerdem die Seitenwände bis zum Fenster bespannt. Bei den Bänken in dem Großabteil der III. Klasse handelt es sich jedoch nur um Holzgestühl, das aus Latten besteht.

Seitenwände und Wagendecke sind hier mit Brettern verschalt und mit Zierfaser ausgekleidet. Aus technischen Gründen konnte der Museumswagen nicht wieder mit den ursprünglichen Klappsitzen (Notsitze) bestückt werden. Die aus Hartholz bestehenden Fensterrahmen sind, wie bei allen anderen Personenwagen damals üblich, herablaßbar. Feste Fenster wurden zusätzlich im II.-Klasse-Abteil berücksichtigt. Bei schlechtem Wetter oder im Winter sorgen Lüftungsschieber oberhalb der Fenstersäulen für Frischluft. Der Schieber besteht aus Holz und wird in einem besonderen Rahmen geführt. Um das Regenwasser abzuhalten, ist ein jalousieförmiges Holzgehäuse in der Seitenwand eingearbeitet. Der äußere Farbanstrich grün für die II. Klasse mit Gepäckabteil und dunkelbraun für die III. Klasse entsprach der damals festgelegten Kennzeichnung.

Vom Aufbauwagen zum T 6

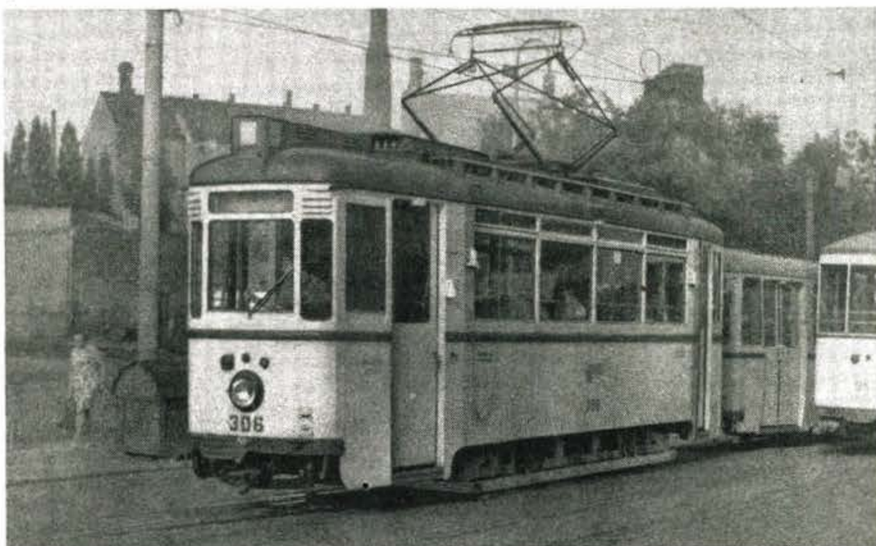
Über die Entwicklung der Straßenbahnfahrzeuge in vier Jahrzehnten

40 Jahre DDR sind auch 40 Jahre Straßenbahngeschichte in volkseigenen, kommunal- oder kombinatsgeleiteten Straßenbahnbetrieben. Über deren Entwicklung zu leistungsfähigen Verkehrsmitteln als ein unverzichtbarer Bestandteil des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) unserer Städte wurde schon viel geschrieben. Der folgende Beitrag beschäftigt sich mit jenen Straßenbahnfahrzeugen, die in den zurückliegenden vier Jahrzehnten zum Einsatz gelangten. Heute bestimmen moderne TATRA-Bahnen das Bild in den Städten der DDR. Übrigens: Vor knapp 25 Jahren, am 24. Dezember 1964, fuhr der erste TATRA-Triebwagen durch die Straßen der Elbemetropole Dresden.
Die Redaktion

Aufbauwagen
Unter außerordentlich schwierigen Bedingungen normalisierte sich allmählich das Leben in den zerstörten Städten der ehemaligen sowjetischen Besatzungszone nach dem Kriegsende. Ganz wesentlich war dabei der Wiederaufbau eines innerstädtischen Nahverkehrs. Neben den teilweise zerstörten Anlagen der Straßenbahnbetriebe mußten auch deren Fahrzeuge instand gesetzt werden. Zerstörte und verschlissene Trieb- und Beiwagen sowie fehlende Ersatzteile erschwerten die Arbeiten im erheblichen Maße.
In dieser Situation erwies sich der Neuaufbau einiger Fahrzeuge als unumgänglich. Eine erste Vorstufe für einen geregelten Fahrzeugersatz durch Neubauten war der sogenannte Aufbauwagen. Die Waggonfabriken in Werdau, Gotha und Wismar bauten auf noch verwendungsfähigen Fahrgestellen Wagenkästen auf. Zunächst betraf das nur Beiwagen, später auch Triebwagen. In kleineren und mittleren Straßenbahnbetrieben trugen die zweiachsigen Aufbauwagen dazu bei, den Betriebsablauf zu stabilisieren. Besonders schwierig aber war die Situation im damaligen demokratischen Sektor von Berlin, weil sich die Hauptwerkstatt der Straßenbahn im heutigen Berlin (West) befand. Daher modernisierten verschiedene volkseigene Fahrzeugfabriken den Wagenpark für die zukünftige DDR-Hauptstadt. Um künftig allen Anforderungen gerecht zu werden, blieb der Bau neuer und moderner Straßenbahnfahrzeuge jedoch unumgänglich.

LOWA-Wagen
Unter Obhut der VVB Lokomotiv- und Waggonbau (LOWA) entstanden die ersten Serien-Neubaufahrzeuge für die Straßenbahnbetriebe der noch jungen DDR. Unter der Typbezeichnung ET bzw. EB 50 und 54 konnten zwischen 1950 und 1956 fast 500 zweichachsige Straßenbahnwagen hergestellt werden. Ein aus einem Triebwagen und einem Beiwagen bestehender vierachsiger Großraumzug wurde 1952 gebaut und ausschließlich in Berlin erprobt. Mit dem Bau eines dreiachsigen LOWA-Einrichtungs-Beiwagens im Jahre 1951 – er erhielt Losräder und Lenkachsen – beschritt man völlig neue Wege. Auch dieser Wagen fuhr zunächst in Berlin und blieb ein Einzelgänger.

Gotha-Wagen
Bald danach wurden die LOWA-Wagen weiterentwickelt. Im Ergebnis dessen entstanden ein zweiachsiger Trieb- und Beiwagen. Beide Fahrzeuge hatten eine moderne äußere Form und Technik erhalten. Alleinhersteller dieser Fahrzeuge war ab 1954 der VEB Waggonbau Gotha. Gemäß den Vereinbarungen im

1


1 Auch Karl-Marx-Stadt erhielt für das schmalspurige Straßenbahnnetz Aufbau-Tw. Das Foto zeigt Tw 306, ein Aufbaufahrzeug aus dem früheren VEB Waggonbau Werdau von 1950.

2


2. Verschiedene Waggonfabriken setzten Berliner Straßenbahnfahrzeuge instand, wobei auch ihr Äußeres verändert wurde. Zu diesen gehörte Tw 5274 aus dem Jahre 1912. 1952 umgebaut, ist er heute ein historischer Straßenbahnwagen beim VE Kombinat Berliner Verkehrsbetriebe.

RGW bezog die DDR ab 1967 ihre Straßenbahn-Neubaufahrzeuge von ČKD in der ČSSR. Dieser Betrieb produzierte 1967 und 1968 nochmals 232 Straßenbahnwagen der Bauart Gotha für einige Nahverkehrsbetriebe der DDR.

Großraum-Wagen
Besonders große Betriebe benötigten bereits in den 50er Jahren großräumige Straßenbahnwagen. Auf der Basis des 2,50 m breiten LOWA-Großraumzuges wurde 1958 ein vierachsiges und 2,20 m breites Fahrzeug als Prototyp in Berlin getestet. Ab 1962 begann der Serienbau für Berlin, Dresden und Magdeburg. Heft 9/89 des „me" ausführlich beschrieben wurden.

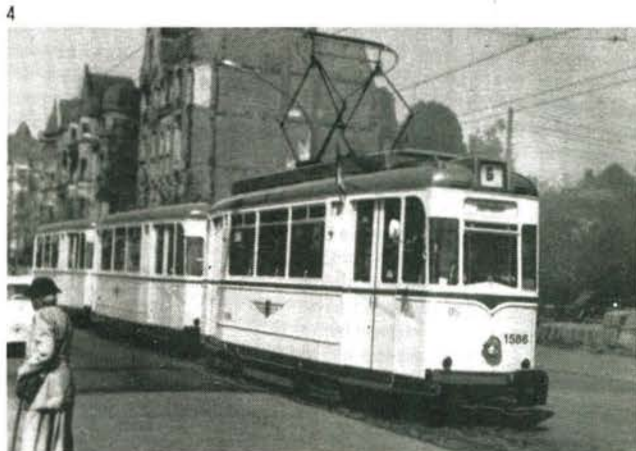
Reko-Wagen
Noch in den 60er Jahren wies der Wagenpark der Berliner Straßenbahn eine relativ hohe Vielfalt auf. Ihn durch Neubaufahrzeuge gänzlich zu ersetzen, war nicht möglich. Dringend mußten jedoch die teilweise 50 Jahre alten Trieb- und Beiwagen technisch modernisiert, rationeller unterhalten werden und einen besseren Fahrkomfort aufweisen. Daher wurden ab 1963 etwa 600 Berliner Straßenbahnfahrzeuge im Raw Berlin-Schöneweide rekonstruiert. Die äu-

Großeinsatz der TATRA-Fahrzeuge wurden 1964/65 drei Triebwagen vom Typ T3 bei den Verkehrsbetrieben Dresden getestet. Die Probefahrten ergaben folgende Hauptforderungen für den Einsatz in der DDR:
– Die Triebwagen müssen als Solofahrzeug oder/und mit Beiwagen fahren können.
– Die Fahrzeuge müssen in Doppeltraktion und in Doppeltraktion mit Beiwagen (d. h. als Großzug) einsetzbar sein.
– Drehgestelle erhalten, die für die Spurweiten 1000, 1435, 1450 und 1458 mm verwendet werden können,
– im OS-Betrieb einsetzbar sein sowie

3



4

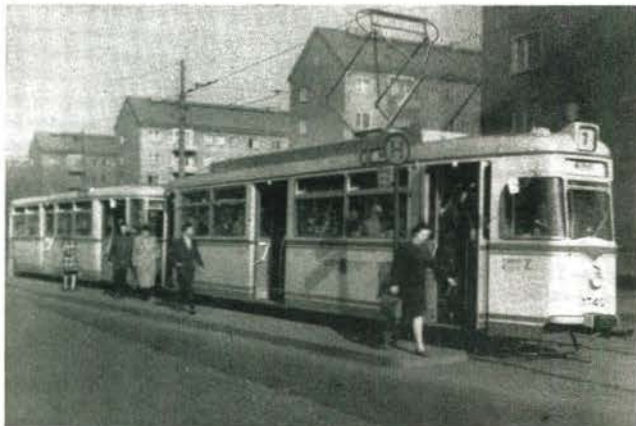


3 LOWA-Wagen bildeten in vielen Betrieben unseres Landes über Jahre hinweg das Rückgrat des Straßenbetriebes. An dem für die Zwickauer Verkehrsbetriebe gebauten LOWA-Wagen 80 sind die Scheinwerferanlage und die LOWA-Werbung bemerkenswert.

4 Diese an nahezu alle Klein-, Mittel- und Großbetriebe gelieferten Fahrzeuge wurden bereits in Gotha gebaut. Der Dreierzug der Verkehrsbetriebe der Stadt Dresden wurde in den 60er Jahren fotografiert.

5 Gotha-Großraumwagen, heute ausschließlich in Berlin im Einsatz, gehörten einige Jahre ebenfalls zum Bestand der Verkehrsbetriebe der Stadt Dresden.

5



6



Durch den verstärkten Einsatz von TATRA-Fahrzeugen in Dresden und Magdeburg konnten die Gothaer Großraumzüge 1970 nach Berlin umgesetzt werden. Hier verkehren sie noch heute und sind vor allem im Südosten der Hauptstadt anzutreffen.

Gelenkwagen
Zwischen 1959 und 1967 baute der VEB Waggonbau Gotha insgesamt 218 Gelenkzüge des Typs G4. Auf sie wird jedoch an dieser Stelle nicht näher eingegangen, da diese Fahrzeuge im

ßerlich den Gotha-Wagen ähnelnden Ein- und Zweirichtungsfahrzeuge bewährten sich gut und sind in Berlin teilweise noch heute in Betrieb. Ab 1970 folgte in Berlin-Schöneweide die Rekonstruktion von 302 Fahrzeugen für andere Städte der DDR nach den gleichen Gesichtspunkten.

TATRA-Wagen
Seit 1968 fahren in einer Reihe von Städten unseres Landes vierachsige Straßenbahnwagen, die von ČKD Praha gebaut werden. In Vorbereitung für den

– Wagenkästen mit den Breiten von 2,20 m und 2,50 m erhalten.
Die Hauptforderungen und noch eine Reihe weiterer Veränderungen am Ausgangstyp T3 führten dazu, daß von ČKD praktisch ein neuer Triebwagen-Typ, der T4D (Breite 2,20 m) bzw. T3D (Breite 2,50 m), und der erste TATRA-Beiwagentyp konstruiert wurden. Von 1967 bis 1988 beschafften die Verkehrsbetriebe in Dresden, Leipzig, Karl-Marx-Stadt, Magdeburg, Halle und Schwerin über 2900 Trieb- und Beiwagen.
Von 1970 bis 1973 entwickelte ČKD un-

ter maßgeblicher Beteiligung von Experten aus der DDR den Kurzgelenktriebwagen KT4D. Zwei Prototypfahrzeuge wurden in der ČSSR bei den Verkehrsbetrieben in Prag und Liberec getestet und ab Ende 1974 in Potsdam weiter erprobt. Die Wagen bewährten sich gut, ab 1976 begann die Serienproduktion. Inzwischen sind diese Fahrzeuge nicht nur in Berlin, Potsdam und Erfurt, sondern ebenso in Gera, Cottbus, Brandenburg, Gotha, Görlitz, Plauen, Frankfurt (Oder) und Zwickau anzutreffen.
Thyristorgesteuerte Gelenkzüge verkehren seit 1988 in Berlin. Sie erhielten die Typenbezeichnung KT4Dt.

1986 erprobten die VEB Verkehrsbetriebe der Stadt Dresden den neu entwickelten, thyristorgesteuerten Triebwagen vom Typ T6A2 mit einem dazugehörigen Beiwagen (B6A2). Die Fahrten verliefen zufriedenstellend. Seit 1988 werden diese Fahrzeuge von ČKD in Serie produziert und derzeit vornehmlich in Berlin eingesetzt.

Resümee

TATRA-Straßenbahnfahrzeuge bilden heute das Rückgrat des städtischen Nahverkehrs in Mittel- und Großbetrieben unseres Landes. Als vor einigen Monaten während der Leipziger Frühjahrsmesse der 4 000. TATRA-Wagen an die DDR übergeben wurde, war das zugleich ein beeindruckendes Symbol für die Zusammenarbeit zwischen der DDR und ČSSR.

Kommission für Nahverkehrsfreunde beim Präsidium des DMV

Quellenangaben

(1) –; Straßenbahn-Archiv 1 – Geschichte Technik, Betrieb; transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1983
(2) Vondran, Volker: Die LOWA-Straßenbahnwagen; Verkehrsgeschichtliche Blätter 9 (1981) 6, S. 147–156
(3) Vondran, Volker: Der Gelenktriebwagen G4/59 aus Gotha; Verkehrsgeschichtliche Blätter 8 (1980) 6, S. 114–117

7



8



6 TATRA-Großraumwagen rollen auch durch Halle (Saale), der einzigen Stadt der DDR, in der diese Fahrzeuge auf Meterspur fahren.

7 Reko-Wagen baute das Raw Berlin-Schöneweide nicht nur für Berlin, sondern in den 70er Jahren darüber hinaus für zahlreiche andere Städte. Inzwischen ist ein Teil des Fahrzeugparks ausgemustert. Der Zwickauer Tw 111 gehört dazu.

8 T6A2-Fahrzeuge prägen seit kurzem das Bild in der Hauptstadt Berlin. Zwei Testwagen liefen zuvor in Dresden, u. a. Tw 226 001-2.

Fotos: H. Jungbär, Magdeburg (1); R. Demps, Berlin (2); VEB Städtischer Nahverkehr Zwickau (3); P. Kalbe, Zwickau (7); VEB Verkehrsbetriebe der Stadt Dresden (4, 5 und 8); B. Winkler, Leipzig (6)

Verzeichnis der in der DDR eingesetzten und von 1947 bis 1988 hergestellten Straßenbahnfahrzeuge

Typ	Baujahre	Hersteller	Stückzahl	Städte 1)	Bemerk.
Aufbau-Tw	1948–1955	Werdau, Gotha, Wismar	32	5	2)
8001	1952	VEB WG Werdau	1	1	Berlin
1749	1951	VEB WG Werdau	1	1	Berlin
Aufbau-Bw	1947–1950	VEB WG Werdau, VEB WG Gotha	37	5	2)
ET 50	1951–1953	VEB WG Werdau	71	18	
EB 50	1950–1953	VEB WG Werdau	168	17	
ET 54	1954–1956	VEB WG Gotha	77	19	
EB 54	1954–1956	VEB WG Gotha	150	15	
ET 55	1955	VEB WG Gotha	5	1	
T 57	1957–1961	VEB WG Gotha	146	22	3)
B 57	1957–1961	VEB WG Gotha	168	19	3)
T 57E	1957–1958	VEB WG Gotha	22	2	
B 57E	1957–1960	VEB WG Gotha	15	5	
T 60E	1960	VEB WG Gotha	27	4	
B 60E	1960	VEB WG Gotha	47	2	
G4/59	1959–1967	VEB WG Gotha	218	7	
TE/59-64	1959–1969	Raw Sw	272	1	4)
BE/59-64	1959–1969	Raw Sw	341	1	
T2-61	1961–1962	VEB WG Gotha	29	6	
B2-61	1961–1962	VEB WG Gotha	50	7	
T4-62	1962–1964	VEB WG Gotha	65	3	5)
B4-61	1961–1964	VEB WG Gotha	121	3	5)
T2-64	1964–1967	VEB WG Gotha	108	12	
B2-64	1963–1969	VEB WG Gotha	368	20	
T2D	1967–1968	ČKD-TATRA	116	9	6)
B2D	1967–1968	ČKD-TATRA	116	7	
TZ 69	1969–1970	Raw Sw	25	1	
BZ 69	1969–1970	Raw Sw	50	1	
TZ 70	1970–1975	Raw Sw	31	7	
BZ 70	1970–1975	Raw Sw	45	5	
TE 70	1970–1975	Raw Sw	39	6	
BE 70	1970–1975	Raw Sw	112	8	
T4D	1968–1988	ČKD-TATRA	1 766	4	7)
B4D	1969–1988	ČKD-TATRA	787	4	
T3D	1968–1988	ČKD-TATRA	247	2	
B3D	1973–1988	ČKD-TATRA	118	2	
KT4D	1976–	ČKD-TATRA	877	12	8) 9)
KT4Dt	1983–	ČKD-TATRA	99	1	10) 9)
T6A2	1988–	ČKD-TATRA	68	3	11) 9)
B6A2	1988–	ČKD-TATRA	32	3	11) 9)

Legende und Anmerkungen

WG – Waggonbau
Raw Sw – Reichsbahnausbesserungswerk Berlin-Schöneweide
1) Es wurden nur die Städte der Erstauslieferung des jeweiligen Typs berücksichtigt, also keine weiteren Umsetzungen!
2) Aufbauwagen, die unter Verwendung von Teilen bzw. Baugruppen kriegszerstörter Fahrzeuge entstanden
3) Prototypen T 57 und B 57 im Jahre 1956
4) Die erste Serie der Reko-Tw wurde im VEB Waggonbau Gotha gefertigt.
5) Prototypen T4-62 und B4-61 im Jahr 1958
6) Prototyp T2D im Jahre 1966
7) Prototyp T4D im Jahre 1967
8) Prototyp KT4D im Jahre 1973
9) Stückzahlen beziehen sich auf bisher gelieferte Wagen
10) Prototyp KT4Dt im Jahre 1982
11) Prototypen T6A2/B6A2 im Jahre 1985

Seit 40 Jahren Modelleisenbahner

„me" im Gespräch mit Heinrich Baum, Vorsitzender der Arbeitsgemeinschaft 3/9 „Max Maria v. Weber" des DMV

Fallen in Fachkreisen oder bei den Dresdnern die Stichworte „Modellbahnanlage in Dresden-Neustadt", weiß jeder, was damit gemeint ist: die große fest installierte H0-Anlage der Arbeitsgemeinschaft 3/9 „Max Maria v. Weber". Ihr Domizil befindet sich im Bahnhof Dresden-Neustadt. Genauer gesagt in jenen Gemäuern, die der letzte säsische König benutzte, wenn er mit seinem Gefolge die Residenzstadt auf dem Schienenwege verließ oder hierher zurückkehrte. 1918 war dann der „Königstunnel" überflüssig geworden. Später beherbergte er einen Teil des sächsischen Eisenbahnmuseums. Es sind also Gemäuer, die Eisenbahn- und Modellbahngeschichte mitgeschrieben haben. Wie Heinrich Baum, dem Vorsitzenden der AG 3/9. Mit ihm traf ich mich hier, um über seine 40jährigen Erfahrungen als Modelleisenbahner zu plaudern, Erinnerungen wachzurufen und über heutige und künftige Aufgaben zu sprechen.

Heinrich Baum gehört nicht zu den Modelleisenbahnern, die diesem Hobby von frühester Jugend an nachgingen. 1926 in Dresden geboren, lernte er in der väterlichen Tischlerei das Einmaleins der Holzverarbeitung. Dann mußte er als Soldat in den zweiten Weltkrieg. Seine Eltern und er überlebten den Krieg, nicht aber die Tischlerei, sie wurde am 13. Februar 1945 ein Raub der Flammen. Mit viel Energie baute der Vater einen neuen Betrieb auf – er glaubte an eine friedliche Zukunft, 1948 verstarb Vater Baum. Mutter, Sohn und ein Mitarbeiter führten den Betrieb weiter. Ein Jahr säter, 1949, legte Heinrich Baum die Meisterprüfung ab und war damals der jüngste Tischlermeister in ganz Sachsen. Nun übernahm er den väterlichen Betrieb endgültig.

Und die Modelleisenbahn, wollte ich wissen. Heinrich Baum erzählt: „In meiner Jugend beschäftigte ich mich mit dem Schiffsmodellbau, doch auch die Eisenbahn reizte mich. Ausschlaggebend war schließlich, daß Eisenbahnmodelle weniger Platz beanspruchen als Schiffsmodelle. Als dann die ersten Lokmodelle fertig waren, sollten sie auch rollen. Dafür benötigte ich die Gleise der Firma Ehlke, doch die waren nur als Mitglied der Kammer der Technik zu haben. Also trat ich in die KdT ein." Doch erst die Geburt seines Sohnes stellten 1951 endgültig die Weichen für die Modelleisenbahn. Dazu Heinrich Baum: „Welcher Vater möchte seinem Sohn nicht eine Modelleisenbahn vorführen." Die Modelleisenbahn ließ den Tischlermeister nicht mehr los. Über die KdT erfuhr Heinrich Baum, daß die heutige Arbeitsgemeinschaft „Max Maria v. Weber" einen Holzfachmann sucht. Das war 1952. Der damalige Vorsitzende Hansotto Voigt empfing ihn mit offenen Armen. Hier lernte Heinrich Baum das Modelleisenbahnwesen erst richtig kennen. Hier fühlte er sich wohl und war gefragt. Noch im gleichen Jahr organisierte diese Arbeitsgemeinschaft eine Modellbahn-Ausstellung. Ebenfalls 1952 erhielt die Arbeitsgemeinschaft ihren Arbeitsraum in Dresden-Neustadt, vermittelt durch Erwin Kramer, dem späteren Minister für Verkehrswesen. Immer mehr fand die Gemeinschaftsanlage

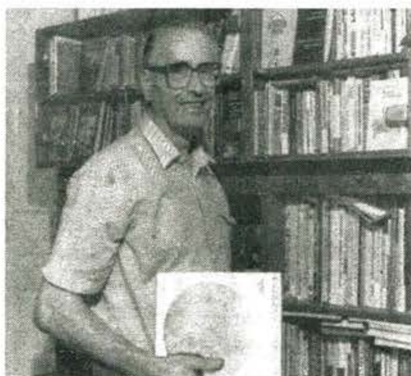


Foto: H.-W. Pohl, Berlin

während der jährlichen Ausstellungen Interesse bei den Besuchern, seit 1953 dann regelmäßig in Dresden-Neustadt. Die Gleisanlage konstruierte Hansotto Voigt. Dazu Heinrich Baum: „Gründungsmitglieder der AG hatten im Auftrage der Deutschen Reichsbahn ein Demonstrationsmodell für die neuen geplanten Dresdner Eisenbahnanlagen rund um den Hauptbahnhof gestaltet. Auf dem Rest dieser Anlage entstand die heutige Modellbahnanlage."

(Mehr darüber kann im Heft 8/84 des „me" nachgelesen werden.) Eines sei jedoch noch erwähnt. Heinrich Baum hat einen maßgeblichen Anteil am Bau der Gebäudemodelle. So ist das Empfangsgebäude vom Hauptbahnhof Klaustal ein exakter Nachbau des Vorbilds in Poprad (ČSSR). Und warum gerade dieses Gebäude? „Es ist leicht erklärt. Schon viele Jahren haben mich die Eisenbahnen der Hohen Tatra in den Bann gezogen. Ich beschäftige mich auch intensiv mit der Geschichte der Tatra-Elektrischen, und – mit der Berliner U-Bahn." Kein Wunder also, daß zu der Anlage auch eine Vitrine gehört, in die – von der Anlage aus – eine U-Bahn fährt ...

Seit 1962 organisiert Heinrich Baum mit selbst erarbeiteten Drehbüchern die jährlichen Ausstellungen. Bis zum kleinsten, unbedeutend erscheinenden Detail wird alles bedacht und festgeschrieben. „Das ist einfach nötig, um den Besucherstrom zu bewältigen und eine einwandfreie Vorführung zu garantieren. Nachdem Heinrich Baum 1968 den Vorsitz der Arbeitsgemeinschaft übernahm, kam nicht zufällig zwei Jahre später eine Ideenkonferenz, veranstaltet von den Arbeitsgemeinschaften Meißen und Max Maria v. Weber, zustande. Hier diskutierten die Freunde erstmalig über das Thema SMBS, tauschten Erfahrungen aus.

Heinrich Baum ist darüber hinaus auch ein erfahrener Fahrzeug-Modellbauer. Zwei Triebwagen, der „Rote Pfeil" und der „Gläserne Zug", faszinieren den Betrachter – alles Handarbeit. Die Teilnahme der Modelle an Internationalen Modellbahn-Wettbewerben wurden mit Preisen belohnt.

62 Mitglieder zählt heute die AG 3/9. „Vor allem kommt es darauf an, die Fähigkeiten und Fertigkeiten der Freunde zu kennen, sie weiterzuentwickeln und fördern." Auf meine Frage, was denn einen Modelleisenbahner in seiner Arbeitsgemeinschaft auszeichnen sollte, sagt er: „Erst einmal gehe ich davon aus, daß die Modelleisenbahn ein Hobby ist und Entspannung bieten muß. Jeder Freund der großen und kleinen Eisenbahn sollte sich mit dem Umfeld der Eisenbahn auseinandersetzen, mit der Landschaft, mit Flora und Fauna und der Architektur. Das alles gehört zu unserem Hobby". Die allgemeinbildende Funktion ist unverkennbar. Deshalb unternehmen die Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft auch Exkursionen, meist gemeinsam mit den Ehefrauen, da lernt man sich näher kennen, schafft neue Fundamente für das gemeinsame Hobby und gegenseitiges Verständnis.

„Oft ist es an den wöchentlichen Bastelabenden nicht einfach, alle Charaktere unter einen Hut zu bringen. Aber mit den Freunden zu arbeiten macht Spaß, da wird gestritten, geknobelt, diskutiert und gebaut. Daß es in einem solchen AG-Leben Höhen und Tiefen gibt, ist normal, gehört dazu", meint mein Gesprächspartner.

Vielleicht gerade deshalb kann sich das bisher Geleistete sehen lassen, spricht für sich. Bis 1988 wurden 40 eigene Ausstellungen organisiert und 10 Ausstellungen außerhalb Dresdens mitgestaltet. Insgesamt konnten sich hier seit 1948 nahezu 605 000 Besucher von der Arbeit dieser Freunde überzeugen. Neben der Gemeinschaftsanlage – sie wird ständig vervollkommnet – fand die $H0_e$-Anlage mit Motiven der ehemaligen Schmalspurbahn Freital-Potschappel–Nossen ebenso viel Interesse wie die zahlreichen Dokumentationen auf Ausstellungstafeln.

Heinrich Baum ist darüber hinaus noch aktiv gesellschaftlich tätig. Als Mitglied der LDPD, der er seit 1949 angehört, in der Wohngebietsleitung, im Sekretariat des Stadtbezirkes Dresden-Nord und nicht zuletzt arbeitet er aktiv in der Revisionskommission der Einkaufs- und Liefergenossenschaft für Holz in Dresden und in der zentralen Revisionskommission des DMV mit.

Wie man das alles unter einen Hut bekommt, der eigene Betrieb, die AG und die anderen Funktionen, interessiert mich. Heinrich Baum lächelt und winkt ab. „Zeiteinteilung ist alles. Mir macht es Freude, mit Menschen zusammenzuarbeiten, gemeinsam Probleme zu lösen. Das Erreichte macht meine Partner und mich stolz und bringt uns gemeinsam voran."

Wolf-Dietger Machel

40 Jahre Modelleisenbahn-Industrie in der DDR

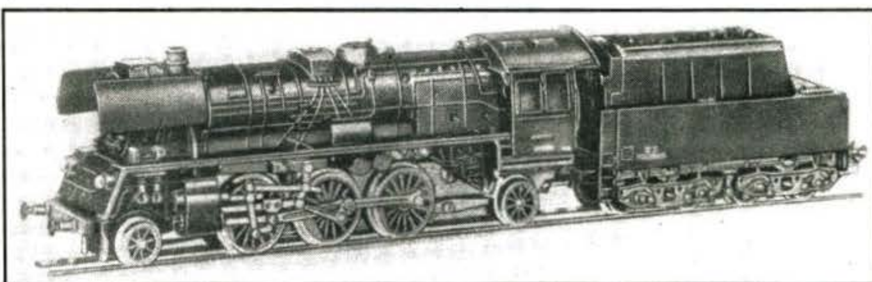
Lothar Nickel (DMV), Berlin

Der Weg der Modellbahn in drei Jahrzehnten

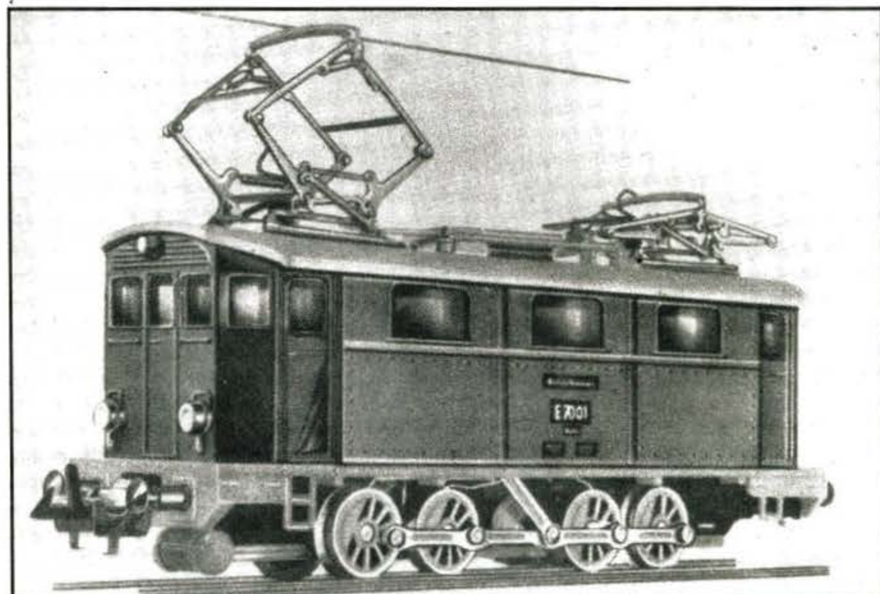
Teil 3

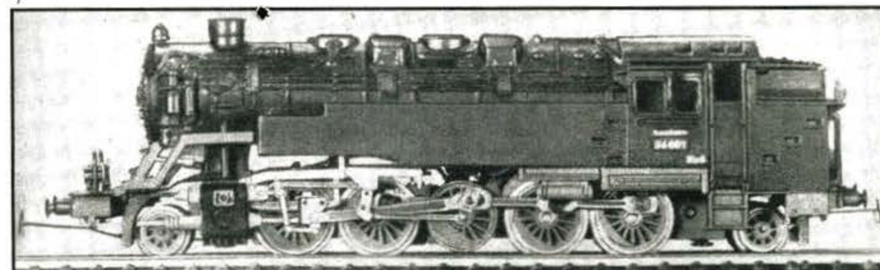
Um nun nicht den berühmten „roten Faden" zu verlieren, verlangt die Modellbahngeschichte einerseits eine Gesamtdarstellung, andererseits eine Teilung nach Nenngrößen. Die Jahrzehnte nach 1960 waren gekennzeichnet von einer Strukturwandlung bei den Herstellern. Die meisten Produzenten arbeiteten mit staatlicher Beteiligung. Sie wurden nach und nach beim Ausscheiden der ursprünglichen Eigentümer und Gründer aus Altersgründen verstaatlicht und in der Folge organisatorisch zusammengefaßt. Aus der Firma Johannes Gützold entstand so der VEB Eisenbahnmodellbau, heute VEB Plasticart, Werk 5; die ehemalige Firma Swart, Plauen, ging in einer Produktionsgenossenschaft des Handwerks (PGH) auf und wurde später in einen volkseigenen Betrieb umgewandelt. Dieser gehört heute als Werk 6 ebenfalls dem VEB Plasticart an. Die Firma Gerhard Schicht, Dresden, wurde zum VEB Modellbahnwagen und kam dann zum VEB PREFO.
Die einstige Firma Gerhard Hruska, Glashütte, gehört als Werk 3 ebenfalls zum VEB PREFO Dresden.
Zeuke & Wegwerth sind die Vorgänger des VEB Berliner TT-Bahnen. Die Gebäudemodellhersteller Hans Auhagen KG, Marienberg, und der VEB OWO, Olbernhau, sowie weitere Zubehörhersteller (Automodelle, Ladegut, Lichtmasten u. a.). sind im VEB VERO zusammengefaßt. Diese Darstellung ist nicht vollständig; es sollten nur Beispiele sein.

TT mit dem vielfältigsten Sortiment
Die Entwicklung zeigt in den 60er Jahren verstärkte Exportbestrebungen an Hand von Modellen, die zwar recht interessant sind, aber kaum auf der langen Wunschliste der Modelleisenbahner unseres Landes standen. Allerdings ließen auch aktuelle Modelle der neuen Reichsbahnfahrzeuge nicht allzu lange auf sich warten. Forciert wurde auch das Sortiment für die Nenngröße TT erweitert. In relativ kurzem Zeitraum entstand hier ein in sich geschlossenes Modellbahnsystem, das für die Nenngröße H0 hätte Vorbild sein können. Beispielsweise zeigen alle Triebfahrzeuge ein einheitliches Antriebskonzept mit nur einem Motor auf. Ein gut durchdachtes Gleissystem mit Weichen, Bogenweichen, doppelter Kreuzungsweiche und auch unterflur montierbaren Antrieben gehörte dazu und ist in veränderter Form noch heute im Angebot.
Der vielseitige Fahrzeugpark bietet Modelle, von denen H0-Freunde nur träumen können: Triebfahrzeuge der Baureihen 35, 119, 254, dreiachsige Abteil- und Reko-Wagen sowie „alte Preußen". Natürlich gibt es auch Schönheitsfehler wie das hohle Hutprofil der Gleise und die großen Winkel (22,5°) der einfachen Weichen.
Eines der wichtigsten Systemelemente, die Kupplung, hatte übrigens der Potsdamer Modelleisenbahner Paul Müller für seine H0-Modellbahn ausgetüftelt und ihren Selbstbau bereits 1949 in der „Modellbahnenwelt" beschrieben. Weshalb BTTB diese sichere Kupplung gegen eine andere, weniger sichere, austauschte, ist nicht recht verständlich.
Etwa zeitgleich mit der TT-Bahn kam vom VEB Metallspielwarenfabrik Stadtilm die schon erwähnte Spielzeugeisen-

1


1 Das Modell der BR 23[10] ist für die TT-Freunde zur Zeit noch die einzige für Schnellzüge geeignete Dampflok. Das Modell wurde ab 1979 in verbesserter Ausführung, u. a. auch mit nachgebildeten Bremsen, als BR 35 hergestellt.
2 Ein Leckerbissen in der Nenngröße TT stellte die Oldtimerlok E 70 dar. Man nutzte hierzu das Fahrwerk der Schmalspurlokomotive, die, wie auch die E 70, in Gemeinschaftsproduktion der Firmen Herr KG und Zeuke & Wegwerth KG entstanden war. Anstelle des dritten Kuppelradsatzes der Dampflok trat bei der E 70 die Blindwelle.

2


3


3 H0-Modell der kraftvollen Gebirgslokomotive 84 001 von G. Hruska. Wie ihr Vorbild trug auch das Modell keine Spurkränze an den Rädern der Treibachse. Bis auf die wegen der Beleuchtungseinrichtung zu weit nach vorn gerückte Pufferbohle ist der wuchtige Eindruck des Vorbildes bestens getroffen.

bahn der Nenngröße S heraus. Das Sortiment konnte ebenfalls in kurzer Zeit mit sechs Triebfahrzeugen und zahlreichen Wagentypen gut ausgebaut werden. Obwohl diese Bahn bei den Kindern sehr beliebt war, wurde die Produktion nach rund zehn Jahren eingestellt.

Nun folgte die Nenngröße N

Einen Schlag gegen die TT-Bahn stellte das Erscheinen der ersten Modellbahnen auf Neunmillimetergleisen dar, entwickelte sich die „Kleine" doch zu einem ernsthaften Konkurrenten, der z. B. in der BRD den dortigen TT-Hersteller Rokal aus dem Felde schlug.

Nach einer zunächst positiven Entwicklung der Nenngröße N in der DDR, die z. B. ein weitgehend detailliertes Modell der BR 55 sowie ebenso gute Wagenmodelle hervorbrachte, stagnierte sie schließlich. Die Gründe hierfür dürften nicht nur ökonomischer Art sein, sondern ebenso auf die beschränkten Kapazitäten des Herstellers zurückzuführen sein. Das Sortiment ist im Laufe der Jahre ständig reduziert worden, wobei bedauerlicherweise die BR 55 als erste Lokomotive verschwand. *(Über die Zukunft dieser Nenngröße in der DDR wird „me" demnächst informieren. – Die Red.)*

H0 stand und steht im Vordergrund

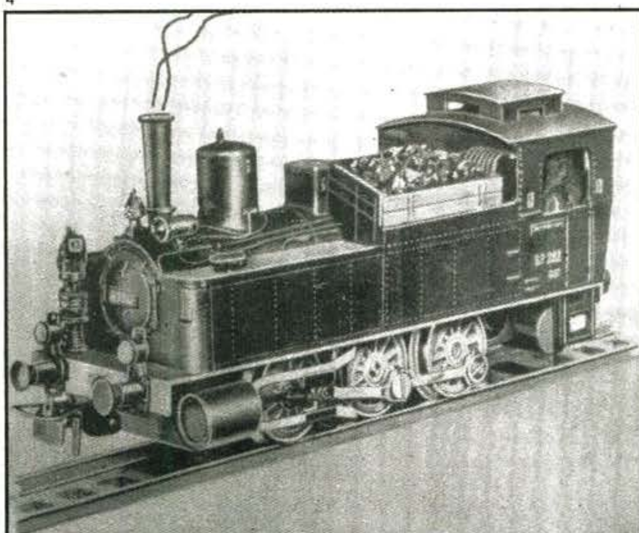
Schlagen wir nun erneut den Bogen zur Nenngröße H0.

Zunächst soll die Entwicklung des sogenannten Zubehörs betrachtet werden. Von den 60er Jahren bis zur Gegenwart gab es für den Modelleisenbahner ein reiches Angebot an Gebäuden und Material zur Landschaftsgestaltung, einschließlich eines wasserbetriebenen Brunnens mit entsprechenden Membranpumpen. Dennoch müssen zwei Erscheinungen kritisiert werden: Die Gebäude sind fast ausschließlich zur Darstellung einer Mittelgebirgsgegend geeignet, und es gibt nur wenige im H0-Maßstab 1:87. Die im Laufe der 70er Jahre von der Papp- auf die Plastbauweise umgestellte Fertigung brachte größtenteils „verniedlichte" Bauten hervor, die besser zur Nenngröße TT passen. Der internationale Trend zwingt nun aber endlich die Hersteller – zum Glück der Modelleisenbahner –, maßstäblich zu fertigen. Vielleicht kommt dabei auch einmal ein Hausmodell heraus, das etwas weiter nördlich gelegene Regionen zu gestalten gestattet. Ein weiteres wichtiges Gebiet des Zubehörs sind die Straßenfahrzeuge. Deren einstige Vielfalt verblüfft, wenn sie einmal gesammelt in einer großen Vitrine gezeigt wird. Wehmütig wird mancher Freund einem solchen Angebot nachtrauern, das nicht nur aus W 50- und Škoda-Varianten bestand. Die Qualität des heutigen Straßenfahrzeugangebots ist zwar in erfreulicher Weise gestiegen, doch die besagte Vielfalt fehlt leider. Daß auch Pkw auf Straßen zu finden sind, scheint noch nicht wieder zu den Produzenten gedrungen zu sein. Eines aber muß man loben: Die zahlreichen kleinen Karren, Wagen und Pferdegespanne der einstigen PGH in Plauen sind zur Freude der Modellbauer wieder im Handel und beleben Dorfstraßen, Bahnsteige und Landwege.

Eine konstante Mangelerscheinung über Jahrzehnte sind die Nachbildungen von Mensch und Tier. Hier sind zwei oder drei Serien à 6 Stück je Nenngröße absolut unzureichend. Ein guter Neuanfang sind die Serien Lokpersonal und Eisenbahner, Straßenpassanten, Handwerker, Kinder, Sitzende zur Bevölkerung von Bänken, auch in Reisezugwagen, sowie Haustiere – jeweils mehrere gleicher Art in verschiedenen Haltungen – sind gefragt!

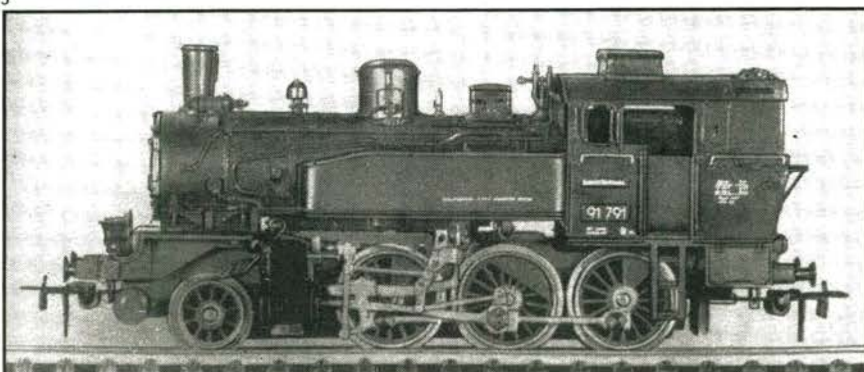
Um nun zur eigentlichen Eisenbahn auf den H0-Gleisen zurückzukehren: Hier wurde der Modellbahnfreund von der Industrie im betrachteten Zeitraum gut bedient, sofern er seine Anlage in der Gegenwart angesiedelt hat. Nach und nach brachten unsere Hersteller fast alles in den Fachhandel, dem man täglich auf Reichsbahngleisen begegnen kann. PIKO stellte 1964 als erste sächsische Länderbahnlok die ehemalige VT vor, die es ebenso als Lok in Reichsbahnausführung der BR 89.2 gab.

4

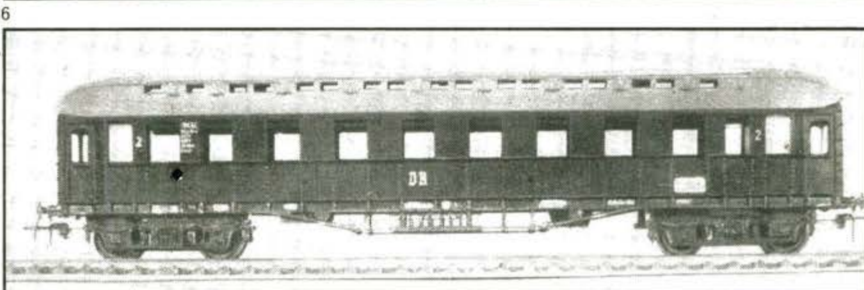


4 Das Modell der BR 89² in H0 war die erste kleine, so recht für Nebenbahnstrecken geeignete Dampflok von PIKO. Zusammen mit den kurzen Windberg-Abteilwagen, die ebenfalls eine Überarbeitung in gleicher Weise wie die Aussichtswagen „vertragen" könnten, ergaben sich sehr hübsche Züge aus alten Tagen.

5



6



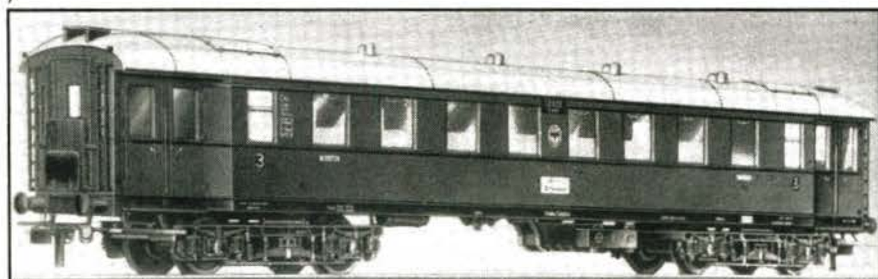
5 Favorit bei den Modellbahnfreunden ist bis heute das Modell der BR 91, wie die BR 84 auch von G. Hruska produziert. Die Lokomotive wies das zierlichste Metall-Gestänge auf und gehörte, wiederum wie die BR 84, ob seiner exzellenten Ausführung zur „gehobenen Preisklasse".

6 Der alte preußische Oberlicht-Schnellzugwagen war ein relativ frühes Modell der Fa. Schicht, nichtsdestoweniger aber in vorbildgetreuer Darstellung der genieteten Bauweise. Das Modell wurde mit Regeldrehgestellen, aber auch mit solchen in Schwanenhalsbauart geliefert.

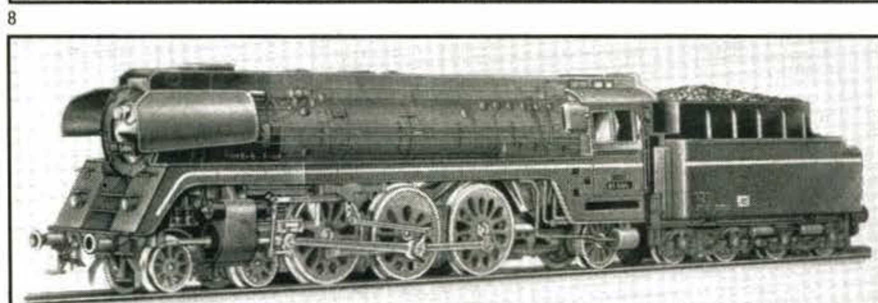
7 Sehr beliebt, doch nur selten im Handel, sind die achttürigen Eilzugwagen der DR, die mittlerweile auch in der DRG-Ausführung mit den ursprünglich offenen Übergängen zwischen den Stirnwänden hergestellt werden. Das Modell ist insofern überarbeitet worden, als es mit neuer Bodenplatte mit allen Trittstufen, auch den unteren, ausgerüstet wurde.

8 Beispielgebend für die Zusammenarbeit zwischen Industrie und DMV ist dieses Modell der Lokomotive 01 504 von PIKO, das mit Giesl-Schornstein und Umlaufschürzen, hergestellt von einer Erfurter Arbeitsgemeinschaft, ausgerüstet und im PIKO-Katalog des Jahres 1986 vorgestellt wurde. Es wäre sicher eine große Freude für den Interessenten, wenn er das Modell nun auch kaufen könnte!

7



8



9 Ein Beispiel eines einst sehr beliebten Bausatzes in der Pappbauweise ist der H0-Bahnhof „Hasselbach" von Auhagen. Das Modell verkörpert die im Erzgebirge übliche Mittelgebirgsbauweise.

9



Reprobeschaffung: Verfasser

Anschließend an die Entwicklung der BR 84 gelang der Firma Gerhard Hruska 1967 ein Treffer mit der Länderbahntenderlok der BR 91, der ehemaligen pr T 9^3. Diese Maschine war damals noch bei der DR im Einsatz und bestens zur Bildung von Nebenbahnzügen geeignet. Die ausgezeichneten Laufeigenschaften durch die Kombination eines Motors mit fünfpoligem Anker, den Einsatz eines hochuntersetzten Getriebes, dessen leiser Lauf durch ein Kronenrad garantiert wurde, und der Antrieb **aller** Radsätze einschließlich Laufachse haben dem Modell bis heute höchste Wertschätzung bei den Modelleisenbahnern erhalten. Eine weitere beliebte Lok wurde – obwohl Exportmodell – die BR 66 der Deutschen Bundesbahn von PIKO, ebenfalls ein Modell mit Kronenradgetriebe. Große Freude löste auch das Erscheinen der einst so beliebten BR 55 aus, denn damit gab es wieder eine nahezu universell einsetzbare Lok auch für Nebenbahnen. Sie hätte eine erneute Überarbeitung mit Tenderantrieb verdient, ist sie doch das einzige maßstäbliche Modell ihrer Art auf dem Markt! Enttäuschung dagegen verursachte das Erscheinen der „abnormen" BR 52 kon. Nun, es war mal wieder ein Exportmodell. Von ihrer Ausführung her jedoch war die Lok das erste sogenannte Supermodell mit feinster Detaillierung, Steuerung aus Plast, Nachbildung der Bremsbacken und Tenderantrieb, den man leicht abgewandelt von der zuvor erschienenen V 100 übernommen hatte. Da auf der Verpackung auch eine BR 52 mit Floridsdorfer Steifrahmentender abgebildet war, trösteten sich die Modellbahner mit der Gewißheit, daß diese Lok bald folgen würde. Doch nichts dergleichen geschah, aber man wartet noch heute auf diese Ausführung, und man möchte nicht länger vergeblich warten! Von der Zeit her ist es an dieser Stelle erforderlich, zwei bedeutsame Entwicklungen zu erwähnen.

„i-Kupplung" und „Lux-Constant"

Zum Stichwort „Kupplung" muß an eine sehr interessante Konstruktion erinnert werden, die von PIKO entwickelte i-Kupplung für die Nenngröße H0. Sie hat gegenüber den gebräuchlichen Bügelkupplungen große Vorteile wie vorbildnahes Aussehen, Lage zwischen den Puffern, verkürzten Pufferabstand (2 mm) und ist vorentkuppelbar nicht nur bei geschobenem, sondern auch bei gezogenem (!) Fahrzeug oder Zugverband. Besonders die letztgenannte Eigenschaft ist bis heute von keinem Hersteller erreicht worden und kann beim Rangieren auch nicht durch alle Vorteile neuzeitlicher Kurzkupplungen wettgemacht werden. Diese Kupplung, die an die PIKO-Halterung gebunden ist, kann leider nicht oder nur mit größeren Schwierigkeiten an Modellbahnfahrzeugen anderer Hersteller befestigt werden. Das „i" für „international" erfüllte sich nicht, aber die Kupplung hätte bei konstruktiven Änderungen an einigen Triebfahrzeugen neben der weiterhin verwendbaren Bügelkupplung die „n"-Kupplung – n für national – der DDR werden können. Wenige Jahre nach ihrem Erscheinen 1969 wurde die Fertigung eingestellt.

Die zweite bedeutsame Entwicklung ist der Niederfrequenzgenerator Lux-Constant aus dem Jahre 1970, mit dessen Hilfe eine gleichmäßige, vom Fahrstrom unabhängige Zugbeleuchtung erzielt werden konnte. Zur Trennung vom Fahrstrom und zur Überbrückung von Unterbrecherstellen im Gleissystem sind neben dem Generator zahlreiche, nicht gerade billige, Sperrdrosseln und Koppelkondensatoren erforderlich sowie in jedem beleuchteten Wagen ein Kondensator, der nicht von PIKO geliefert wurde. Das alles trug sicher dazu bei, daß nur wenige „Spezis" dieses Gerät kauften und somit der Absatz in Grenzen blieb.

Moderne Traktion auch im Modell

Mit der BR 110 war das Jahrzehnt der Diesellokmodelle gekommen. Die Baureihen 118 und 120 folgten aus Zwickau. Vom VEB PIKO kam die BR 130. Hatte man bisher mittels Kardanwellen beide Drehgestelle angetrieben und die Ellok-Modelle der Baureihen 211, 242 und 244 sogar mit zwei Motoren ausgerüstet, so eröffnete die BR 130 die Unsitte – oder sollte man es richtiger Qualitätsabbau nennen? –, nur zwei Achsen eines Drehgestells insgesamt anzutreiben. Die versprochene Möglichkeit des Nachrüstens mit einem zweiten Motor ist nicht eingelöst worden. Erfreulich dagegen ist das bislang letzte Diesellokmodell aus Zwickau, die 1981 erschienene BR 106 mit sehr guter Detaillierung, ausgefallen. Vergessen seien

auch nicht die Triebwagen: die dreiteilige Bauart Leipzig als Schnelltriebwagen und der VT 135 mit Beiwagen für Nebenbahnen, zwei Modelle, die längst aus den Läden verschwunden sind. Seit etwa 20 Jahren warten die Modellbahner auch vergeblich auf den bei BTTB selbstverständlichen und beliebten LVT!

Neue Qualitätsstufen

Im Jahre 1978 brach die Zeit der „großen" Lokomotiven an, der BR 01.5 in vier Varianten, der BR 41 und BR 03, beide in Reko-Ausführung. Man muß über die Modelle des letzten Jahrzehnts ob ihres Bekanntheitsgrades kein Wort verlieren. Die Baureihen 38.2, 56, 95 und 185 sprechen für sich. Der Wagenpark erfuhr in den 60er Jahren insbesondere durch zahlreiche Güterwagenmodelle vom VEB PIKO eine ungeahnte Erweiterung in bester Qualität. Die Reisezugwagen wurden nach und nach zu Serien erweitert, so daß es den Modellbahnern möglich war, typenreine Reisezüge unterschiedlicher Art einzusetzen. Heute allerdings ist leider festzustellen, daß die Entwicklung der Modellbahnwagen ins Stocken geraten ist. Darüber können auch unzählige Farb- und Beschriftungsvarianten nicht hinwegtäuschen. Neben modernen Güterwagen sollten, da man sich nunmehr sächsischen Lok-Vorbildern zuwendet, auch entsprechende Wagen nicht fehlen. Ein Wagen aber ist mindestens ebenso lange fällig wie die BR 52 und der LVT: der dreiachsige Rekowagen. Mittels der von Gerhard Trost 1959 in seinem Buch „Kleine Eisenbahn – ganz raffiniert" beschriebenen und bereits international angewendeten Hebelstangen-Kurzkupplung, derer sich nun auch der VEB PREFO angenommen hat, dürfte einer vorbildlich engen Zugbildung aus derartigen Wagen nichts mehr im Wege stehen. Wer einen maßstäblich einwandfreien, feinstdetaillierten SAXONIA-Zug auf das H0-Gleis stellt, wird wohl nicht an einem Dreiachs-Personenwagen scheitern.

Resümee

In den drei Folgen zur Geschichte der Modellbahn und ihrer Industrie in der DDR war es weder möglich noch beabsichtigt, alle Erzeugnisse zu würdigen. Bewußt, da nicht der Industrie zuzurechnen, wurden auch die vielen Aktivitäten von Arbeitsgemeinschaften des DMV zur Bereicherung des Angebotes an Modellbahnartikeln nicht erwähnt. Die Erzeugnisse der letzten 20 Jahre sind zum größten Teil noch im Handel und zumindest allgemein bekannt, so daß auf sie nicht näher eingegangen werden mußte. Im Gesamtzeitraum des Bestehens unserer Modellbahnindustrie ist jedoch eine Reihe von Wünschen und Vorschlägen herangewachsen, deren Berechtigung von den Herstellern zum gegenseitigen Nutzen einmal überdacht werden sollte. Es handelt sich dabei nicht um Wünsche nach bestimmten Modellen, sondern nach Verhaltensweisen und allgemeinen Verbesserungen, die selbstverständlich sein sollten.

Wichtigstes Anliegen ist die Produktpflege durch die Hersteller, d. h. die Angleichung an den jeweiligen technischen Stand des Modelleisenbahnbaus nach einer Reihe von Jahren, sofern es für das betreffende Modell ökonomisch vertretbar und nicht die Produktionseinstellung vorgesehen ist. Hierzu gehört auch die Beseitigung von technischen Mängeln, deren Vorhandensein untrüglich an einer Vielzahl von Änderungs- und Verbesserungshinweisen im „modelleisenbahner" erkennbar ist (Beispiele BR 01.5 in H0 und BR 250 in TT). Leider haben die Hersteller davon offenbar nicht Kenntnis genommen und die gleichen Mängel auf weitere Modelle übertragen.

Als nächster Punkt ist die Detaillierung zu nennen, die erfreulicherweise einen Grad erreicht hat, den man als obere Grenze akzeptieren kann. Dabei ist die Ausstattung mit Zurüstteilen in den Bereich dessen gelangt, das im wahrsten Sinne des Wortes mit „Unbegreiflichkeit" bezeichnet werden könnte. Um eben beim „Begreifen" eines Modells nichts zu zerstören, müßten also die Zurüstteile aus sehr elastischem Plast hergestellt werden, der nach mechanischer Beanspruchung seine Ursprungsform behält. Derartige Teile sollten allen Modellen in doppelter Anzahl der tatsächlich benötigten Teile beigegeben werden, denn so kleine Teile schnipsen auch gern auf Nimmerwiedersehen davon. Gute Beispiele hierzu sind die Modelle der Baureihen 56 und 106.

Für die Betriebssicherheit sollte anstelle weiterer Detaillierung die weitmögliche Steigerung der Fahreigenschaften durch Anwendung nicht selbsthemmender Antriebe oder Schwungmassen, große Stromabnahmebasis mit möglichst vielen Kontaktpunkten und gefederten Radsätzen angestrebt werden.

Daß der Bedarf an Modellbahnerzeugnissen nicht in jedem Fall befriedigt werden kann, ist hinreichend bekannt. Doch der 40. Geburtstag unserer Republik sollte für die Verantwortlichen der Modellbahnindustrie ein guter Anlaß und zugleich Ansporn sein, die Produktionskapazitäten so zu erhöhen, daß dieses Problem bald der Vergangenheit angehört. Modelleisenbahner sind schließlich Optimisten, die sogar daran glauben, daß eines Tages die in alle Richtungen weisenden Gummipuffer an einigen H0-Modellen verschwinden.

Die kritischen Hinweise auf manch unschöne Erscheinung sollen aber nicht daran hindern, unserer Modellbahnindustrie den Dank für viele gute und schöne Erzeugnisse zu sagen, ihr weitere Erfolge und uns weitere begehrte Modelle zu wünschen!

Quellenangaben

(1) Händler-Katalog 1952 der Firma Henkel, Karl-Marx-Stadt
(2) – PIKO-Modellbahn-Kataloge 1952, 1957, 1970 und 1986
(3) – PIKO-Neuheitenblatt für die Leipziger Herbstmesse 1964
(4) – Elektrische Eisenbahnen und Zubehör Spur 0, Katalog 1955 der Firma Zeuke & Wegwerth
(5) TT-Zeuke-Katalog 1969/70
(6) Spielzeugeisenbahn Spur S, Katalog 1957 des VEB Metallwarenfabrik Stadtilm (Thür.)
(7) Hans-Auhagen-Modelle, Katalog 1967
(8) Zeitschrift „Der Modelleisenbahner", Berlin; verschiedene Jahrgänge
(9) Zeitschrift „Das Signal", Leipzig; verschiedene Jahrgänge

Vorschau

Im Heft 11/89 bringen wir u. a.:

- Lokomotiven der BR 23^{10} im Rbd-Bezirk Dresden;
- Die Eisenbahnen in Uganda;
- Modellstraßenbahn-Anlage;
- H0-Modelle nach Vorbildern der Sowjetischen Eisenbahn;
- verschiedene Basteltips.

Bahnsteige in Betonmanier

Zuerst wird die Umrandung (ein- oder zweiseitig) des zukünftigen Bahnsteigs aus Holzfurnierstreifen, Mauerpappenstreifen oder Schienenprofilresten angefertigt. Anschließend ist ein Gemisch aus feinem Quarzsand (Ostseesand), Gips und Wasser (im gleichen Verhältnis) herzustellen. Diese dickflüssige Masse wird langsam in die vorbereitete Umrandung eingefüllt und an der Oberkante mit einem Hölzchen abgezogen. Nach 20 Minuten kann dekoriert werden. Die Masse ist noch porös genug, um eventuelle Strukturen von Pflaster oder Reifenabdrücke etc. einzuarbeiten.

Verschiedene Braun- oder Graufarbtöne können aufgetragen, aber auch bereits der Masse beigegeben werden.

H. U. Hannemann, Pegau

Straßenfahrzeuge in der Nenngröße TT

Leider stellt die Industrie nur wenige Straßenfahrzeugtypen in der Nenngröße TT her. Einige kleine Umbauten möchte ich vorstellen, die die TT-Anlagen sicher bereichern. Als Grundlage dienen Fahrzeuge vom Typ W 50 in allen Ausführungen, weiterhin ein scharfes Messer, eine Schere, eine kleine Feile, Plastkleber, Plastreste, Pappe 0,8 mm stark und ein wenig dünner Draht.

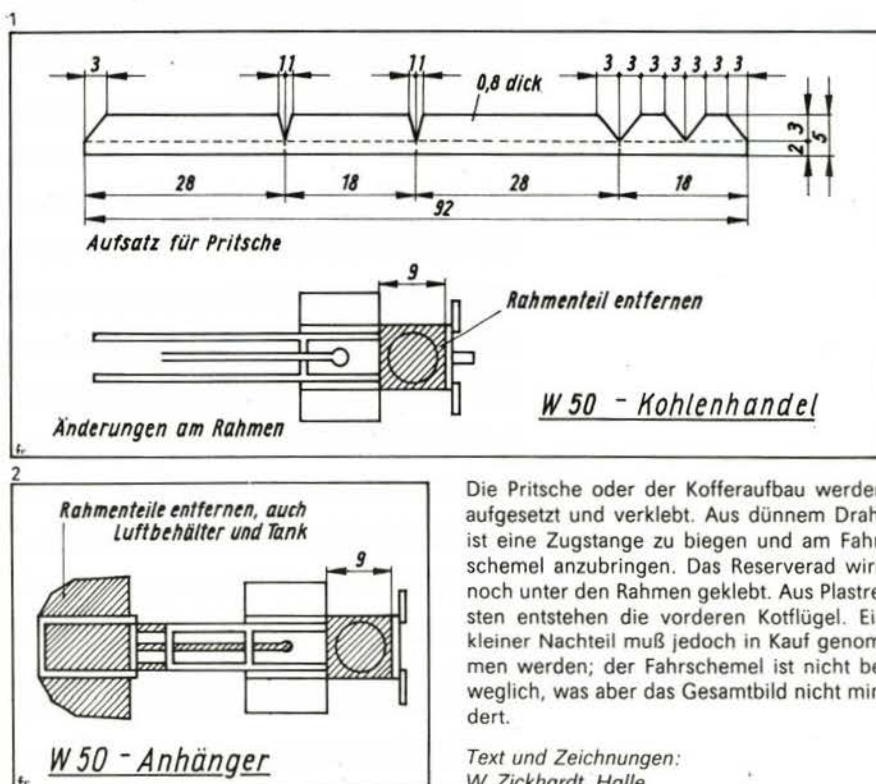
Umbau (Abb. 1) für einen W 50 Typ Kohlenhandel:

Von einem W 50 nimmt man die Pritsche und das Reserverad nebst Halterung ab. Man trennt den Rahmen zwischen vorletzter und letzter Traverse durch. Nun klebt man die Traverse mit Rücklichtern hinter den Kotflügeln wieder an den Rahmen. Das Reserverad wird mit Halterung an die Rückwand des Fahrerhauses geklebt. Nun schneidet man ein 10-mm-Stück aus der Länge der Pritsche und klebt die beiden Endteile wieder zusammen. Nach dem Trocknen der Klebestellen schleift man die Brettermaserung von außen ab. Nun kann die Pritsche wieder auf das Fahrgestell geklebt werden. Pappe wird für den weiteren Aufbau verwendet und dieser auf die Pritsche aufgeklebt. Nun kann nach nochmaligem Schleifen der Klebestellen der Aufbau mit Farbe versehen werden. Ein paar Kohlenstückchen als Ladung geben das entsprechende optische Bild.

Umbau (Abb. 2) zum Anhänger für Lkw W 50:

Ein W 50 ist in alle Teile zu zerlegen. Das Fahrerhaus wird nicht mehr benötigt und kann als Ladegut verwendet werden.

Den Rahmen trennt man wie beim W 50-Kohle und darüber hinaus an der ersten und zweiten Traverse. Weiterhin entfernt man den Tank, den Luftbehälter, die Kardanwelle und alle Teile der Fahrerhauseinrichtung. Nun werden Fahrschemel, Rahmenmittelteil und hintere Traverse wieder zusammengeklebt.



Die Pritsche oder der Kofferaufbau werden aufgesetzt und verklebt. Aus dünnem Draht ist eine Zugstange zu biegen und am Fahrschemel anzubringen. Das Reserverad wird noch unter den Rahmen geklebt. Aus Plastresten entstehen die vorderen Kotflügel. Ein kleiner Nachteil muß jedoch in Kauf genommen werden; der Fahrschemel ist nicht beweglich, was aber das Gesamtbild nicht mindert.

Text und Zeichnungen: W. Zickhardt, Halle

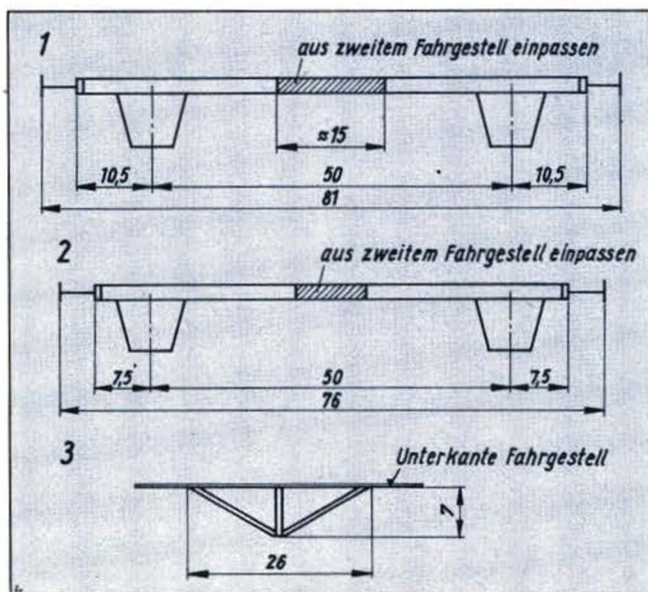
G-Wagen „Oppeln" in TT

Vom TT-G-Wagen mit Tonnendach unterscheidet sich der Grs „Oppeln" nur durch einen anderen Radstand. Er kann deshalb durch einen einfachen Umbau aus dem TT-Wagen entstehen. Angaben zum Vorbild und Maßskizzen sind in (1) enthalten.

Der Umbau ist relativ einfach, so daß er auch von absoluten Neulingen auf diesem Gebiet durchführbar ist. Für den Umbau benötigt man einen G-Wagen mit Tonnendach und Bremserhaus sowie ein zweites Fahrgestell, z. B. von einem defekten Wagen. Wagenkasten und Fahrgestell werden voneinander getrennt. Vom Fahrgestell sind die Radsätze, die Bremsimitation und die Kupplungen zu entfernen. Mit einem scharfen Messer schneidet man die Rangierertritte ab. Das Fahrgestell wird in der Mitte geteilt. Die Pufferbohlen mit den Kupplungshalterungen werden abgetrennt. Die Rahmenenden sind nach Abb. 1 zu bearbeiten. Anschließend klebt man die Pufferbohlen wieder an. Die Federn zum Halten der Kupplung werden entsprechend gekürzt und neu abgewinkelt. Mit dem Mittelteil aus dem zweiten Fahrgestell wird der Rahmen auf exakt 81-mm-Länge über Puffer gebracht.

Die Maße für das Sprengwerk sind aus Abb. 3 ersichtlich. Das Sprengwerk wird aus dünnem Draht oder Messingprofilen zusammengelötet und in Bohrungen am Fahrgestell festgeklebt. Vor dem Einsetzen der Radsätze ist das Bremsgestänge an der Rahmengrundplatte anzukleben. Das Fahrgestell befestigt man nun wieder unter dem unveränderten Wagenkasten. Abschließend werden die Rangiertritte am Fahrgestell angebracht.

Abb. 2 zeigt die Abmessungen für das Fahrgestell eines Modells ohne Bremserhaus.



1 Fahrgestell für Wagen mit Bremserhaus
2 Fahrgestell für Wagen ohne Bremserhaus
3 Abmessungen für Sprengwerk

Zeichnungen: Verfasser

B. Matzke, Delitzsch

Quellenangabe
(1) Wiedau, Gerhard; Eickel, Peter: H0-Modell des Grs „Oppeln"; modelleisenbahner 35 (1986) 6, S. 20ff.

Ing. Gernot Nowak (DMV), Weißwasser

Partner der Modelleisenbahn-Industrie

H0-Wagen aus dem VEB Kraftwerk Boxberg

Hand aufs Herz! Wer von uns Modelleisenbahnern vermutet schon ausgerechnet hinter der Adresse des größten Energieproduzenten der DDR einen Partner der DDR-Modellbahnindustrie? Schon der Gedanke hier Energie, dort Modellbahn mag Verwunderung hervorrufen, und es drängt sich unwillkürlich der Wunsch nach einer Antwort auf. Die Tatsachen indes sprechen für sich.

Mit einem derzeitigen Produktionsvolumen von annähernd 300 000 Modellbahnwagen der Nenngröße H0 bei zunehmender Produktionssteigerung ist dieser Betrieb inzwischen zu einem beachtenswerten Partner vom VEB PIKO in Sonneberg herangewachsen. In den nächsten Jahren ist ein Anwachsen der Produktionszahlen bis auf eine Million Wagen vorgesehen; immer mehr sollen dabei auch eigene Ideen einfließen.

Im folgenden Beitrag wird über das Werden und Wachsen und über die Arbeit des Betriebsteils Konsumgüterproduktion berichtet, verbunden mit einer kleinen Reminiszens an all die dort beschäftigten Werktätigen.

Der Aufbau der Konsumgüterproduktion

Ganz im Sinne der Beschlüsse des XI. Parteitages der SED und der Forderung nach einer breiten Palette an attraktiven Konsumgütern, entstand im Kraftwerk Boxberg die Idee, sich auf die Produktion von Modellbahnerzeugnissen zu konzentrieren. Herangereift war zudem die Lösung sozialer Probleme beim Beschäftigen von werktätigen Frauen und Müttern mit Kleinkindern, welche vorübergehend nicht im Schichtdienst tätig sein können. Auch eine neue Form des Berufslebens war für betriebliche Rehabilitanden zu schaffen. Ein breit angelegter Dialog, Beharrlichkeit und überzeugende Argumente waren letztlich ausschlaggebend für die betriebliche Entscheidung zum Aufbau einer leistungsfähigen Konsumgüterproduktion Modellbahnen in Weißwasser. Einigkeit bestand mit den Partnern PIKO (Sonneberg) und VERO (Olbernhau) von vornherein darüber, welche langfristigen Ziele in gemeinsamer Arbeit erreicht werden sollen. Das Bekenntnis der Boxberger zur Modellbahnproduktion und ihr Leistungsangebot werden somit künftig für die Modellbahnindustrie der DDR eine neue, quantitative und qualitative Größenordnung darstellen.

Die wichtigste Aufgabe bestand zunächst darin, in Weißwasser vorhandene Baulichkeiten der zukünftigen Produktion anzupassen. Auch mußten neue Produktionsstätten errichtet werden. Das alles war keine leichte Aufgabe. Sie forderte von allen Beteiligten ein Höchstmaß von Fleiß, persönlichem Einsatz und Ausdauer.

Nur so war es möglich, innerhalb kürzester Zeit die benötigten Produktionsstätten fertigzustellen. Von der Grundidee bis zur Aufnahme des Probebetriebes verging nur ein knappes Dreivierteljahr! Anfang Dezember 1987 begann zunächst der Probebetrieb, und bereits am 22. Dezember 1987 konnte der Dauerbetrieb aufgenommen werden. Ein festlicher Akt wurde an diesem Tage von den beteiligten Partnern und den zukünftigen Hausherren begangen.

Erste Erfolge werden verbucht

Seit Produktionsaufnahme verließen bisher weit über 400 000 Modellbahnwagen die Kreisstadt Weißwasser. Hinter dieser Zahl verbergen sich für alle Beteiligten vielfältigste Anstrengungen. Kinderkrankheiten wurden gemeistert, viele Handgriffe gehören heute zur Routine. Galt es doch, neben dem Produktionsablauf die vielen technologischen und organisatorischen Dinge in den Griff zu bekommen und sie praktisch umzusetzen.

Die Werktätigen mußten so umfassend qualifiziert werden, daß sie den „Vorbil-

Am Rande notiert

Ausschließlich im VEB Kraftwerk Boxberg entstehen die Modellbahnwagen der Reihen 6605, 6515 und 6516 in allen Dekorationsvarianten (z. Z. die Basisproduktion). Seit März 1989 ergänzen die beiden Ausführungen des Selbstentladewagens OOtu 47 die Produktionspalette.

Verschiedene Varianten der Reihen 6605, 6515 und 6516 werden für Anlagenpackungen gemäß Kundenwunsch gefertigt.

Hinzu kommen Montageleistungen an Modellbahnwagen im Rahmen der Kooperation.

Schrittweise sollen mit dem weiteren Auf- und Ausbau der Produktionsstätten verbesserte und neue Modelle in die Fertigung einbezogen bzw. durch Produktionsübernahme hergestellt werden.

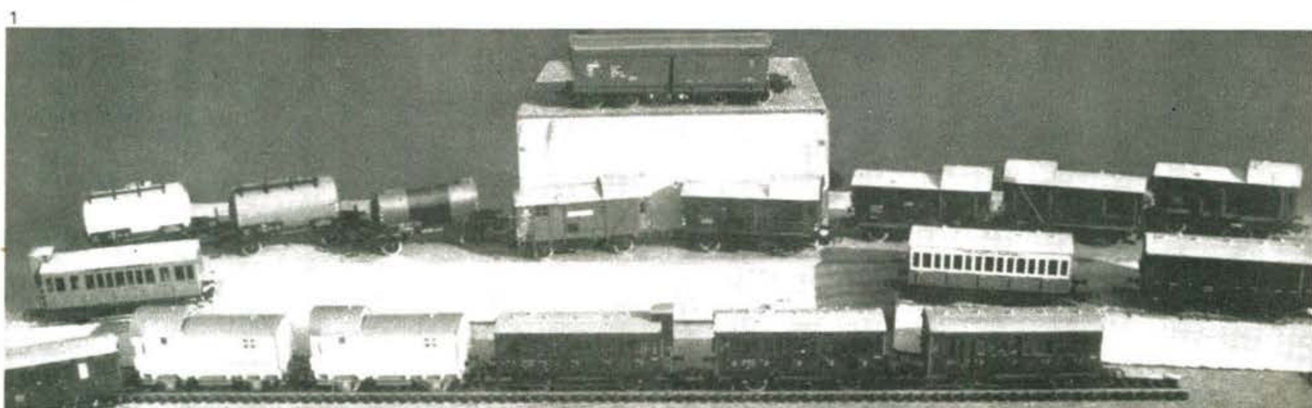
1 Die derzeitige Produktionspalette der Boxberger Produktionsstätte

2 Die neue Farbspritzerei. Die Kolleginnen Zepernick und Anders beim Farbspritzen.

3 In der Montage/Endfertigung

Fotos: W. Porth, Weißwasser

1



dern" bei PIKO oder VERO nicht nachstanden.

Partner auch bei der polytechnischen Ausbildung

In vielerlei Hinsicht sind die Boxberger zu Partnern von PIKO geworden. Schon frühzeitig reifte der Gedanke, das Polytechnische Zentrum des Kraftwerkes Boxberg in bestimmte Fertigungsaufgaben für den Sonneberger Betrieb einzubeziehen.

Konkret standen dafür bestimmte Einzelleistungen oder komplette Produkte zur Debatte, die sich in besonders günstiger Art und Weise für eine lehrplangerechte Schülerproduktion eigneten. So wurde mit der Montage des Zusatztrafos Z1 ab September dieses Jahres – Elektromontagearbeiten für die 9. Klassen – begonnen.

DMV aktiv mit dabei

Der Aufbau, das Werden und Wachsen der Boxberger Modellbahn-Produktionsstätte rief natürlich auch die DMV-Mitglieder in Weißwasser auf den Plan. Selbst mit dabeisein, selbst mit Hand anzulegen, sozusagen etwas für das Hobby Modelleisenbahn zu tun, das war vielfach das Motiv für den wahlweisen oder vorübergehenden Einsatz beim Aufbau der Modellbahnproduktion.

Zahlreiche Freunde der beiden Arbeitsgemeinschaften 2/26 und 2/60 legten selbst mit Hand an, unterstützten auf vielfältige Art und Weise das Vorhaben.

Ein Besuch in der Produktionsstätte

Besuchen wir nun die Boxberger Modellbahnproduzenten und schauen ihnen über die Schulter. Zu erkennen sind im weitgestreckten Areal zahlreiche Gebäude und Produktionseinrichtungen. Zwei große Produktionsstätten und ein vorgestreckter Anbau stehen im Mittelpunkt.

In der rechten der beiden Produktionsstätten sind die Meisterbereiche Dekorierung und Montage/Endfertigung untergebracht. Uns empfangen helle und freundliche Räume. Überall lassen bereitstehende Transportkarren und Paletten das Volumen der täglichen Aufgaben erahnen. Reichlich gefüllt mit noch undekorierten, aber schon fertig beschrifteten Gehäusen zieren sie die gesamte Fertigungsstätte. Es geht teilweise sehr eng zu, aber überall spürt man emsige Geschäftigkeit. An den Handdruckvorrichtungen sehen wir, wie mit geübter Hand die Modellbeschriftung aufgetragen wird. Alles muß stimmen, denn Qualität ist schließlich das Aushängeschild eines jeden Produzenten. Mit Gefühl gestalten geschickte Frauen- und Mädchenhände Gehäuse, bemalen Türklinken oder Trittbretter oder Seitenklappen der Selbstentladewagen. Schon diese ersten Eindrücke spiegelten die ganze Palette der Waggonherstellung von A bis Z wider.

Nicht vergessen wollen wir, daß erst die Teile auf den Plastespritzautomaten hergestellt werden und nachbehandelt den Weg zur Farbgebung und dann zum Dekorieren antreten. Mit dem vorhandenen Maschinenpark ist man in der Lage, alle in Frage kommenden Plasteteile selbst abzuspritzen.

In der Farbspritzerei dann erhält jedes Gehäuse, je nach Ausführung, die obligatorische Farbgebung. Hell und freundlich ist die neue Farbspritzerei. Hier macht die Arbeit den Frauen sichtlich Spaß, und es scheint, als trägt ein gutes Klima gleichfalls zum Erfolg ihrer Arbeit bei.

Angelangt sind wir mittlerweile in der Montage/Endfertigung – hier laufen alle Fäden zusammen. Wiederum sehen wir geschickte und schnelle Hände und beobachten aufmerksam, wie Rahmen und Unterteile zusammengefügt und Gehäuse angesetzt werden. Schließlich kündet das Einsetzen der Radsätze mit einer Laufprobe vom Abschluß des Montagevorgangs. Das alles dauert nur wenige Augenblicke, und nach einem prüfenden Blick der Endkontrolle stehen die Modelle zur Verpackung bereit. Man sieht dem fertigen Modellbahnwagen nicht an, welch komplizierten Weg er gegangen ist, wieviel Kraft und Zeit der gesamte Arbeitsprozeß in Anspruch nahm. Und daß alle Anlagen reibungslos und funktionssicher arbeiten, dafür sorgen die Kollegen der technischen Abteilung.

Soweit ein kurzer Besuch bei den Modellbahnproduzenten in Weißwasser.

Für die Konsumgüterproduktion des Kraftwerkes Boxberg alles Gute und immer eine glückliche Hand bei der Fertigung der so begehrten Modellbahnerzeugnisse – in unserem Interesse.

2



3



AG Pößneck

Die im Heft 9/89 angekündigte Modellbahn-Ausstellung muß aus technischen Gründen ausfallen. Alle anderen Veranstaltungen anläßlich 100 Jahre Orlabahn finden jedoch statt.

Andreas Schwoboda (DMV),
Gernot Gattermann (DMV) und
Simone Baumgärtel (DMV), Dresden

Modellbahnanlagen zum Thema LDE

Das 150jährige Bestehen der Leipzig-Dresdner Eisenbahn (LDE) veranlaßte die Hochschule für Verkehrswesen „Friedrich List" u. a., im Frühjahr dieses Jahres eine außerordentlich informative und vielschichtige Ausstellung zu organisieren.
Die Arbeitsgemeinschaft 3/64 des DMV unterstützte dieses wichtige Vorhaben der Hochschule durch den Bau von drei Modellbahnanlagen im Maßstab 1:87. In nur sechs Monaten entstanden drei markante und vorbildgetreu nachgebildete Streckenabschnitte, die gleichzeitig drei unterschiedliche Zeitepochen dokumentieren:
– den Bahnhof Riesa mit der Elbebrücke im Jahre 1840, Anlagengröße: 5 000 mm × 1 100 mm,
– den Abriß des Oberauer Tunnels im Jahre 1934, Anlagengröße: 3 000 mm × 1 100 mm und
– den Einschnitt bei Machern während der Elektrifizierung im Jahre 1969, Anlagengröße: 3 000 mm × 1 100 mm.
Die Anlagen entstanden auf Winkelstahlrahmen mit Spanplatten. Kulissen und Seitenteile wurden gleich am Winkelstahlrahmen befestigt. Der Grundaufbau der drei Anlagenteile ist gleich. Die Modellgestaltung dagegen soll im folgenden einzeln erläutert werden.

Der Bahnhof Riesa mit der Elbebrücke im Jahre 1840

Mit der Nachbildung des Bahnhofs Riesa kurz nach Inbetriebnahme der LDE erhält der Betrachter einen Einblick in die Anfangsjahre der Eisenbahn, einer Entwicklungsepoche, die bisher im Modell nur selten nachgestaltet wurde. Ein Grund könnte das aufwendige Studium zeitgenössischer Quellen in Bibliotheken und Archiven sein. Dies zeigte sich besonders bei der Gestaltung dieser Anlage. Trotz umfassender Nachforschungen konnten nur Lagepläne und Stiche aus bereits vorhandener Literatur für den Nachbau der Gebäude und Anlagen genutzt werden. Durch den Vergleich mit Zeichnungen und Abbildungen anderer Bahnhofsanlagen der LDE wurden alle Gebäude annähernd rekonstruiert. Eine wertvolle Hilfe bildeten dabei die Fachbücher „Historische Bahnhofsbauten" von Manfred Berger und „Die Leipzig-Dresdner-Eisenbahn-Compagnie" von Udo Becher. Der Lokomotiv-, Güter- und Koksschuppen und die Bahnsteighalle entstanden in kombinierter Holz- und Pappbauweise. Nach englischen Dokumentationen wurde die am Elbufer befindliche Kokerei gebaut. Sie versorgte die Lokomotiven der LDE mit Koks. Auch die Handwinde, mit der man die Muldenkipper vom Hafen in die Kokerei zog, sowie ein einfacher Drehkran zur Entladung der Elbekähne sind nachgebildet worden. Die Gleisanlage stellt die Situation des Jahres 1840 dar. Die Schwellen waren im größeren Abstand in Sand gebettet. Das Ausfahrsignal, die Weichensignale und die Drehbarriere am Wegübergang stimmen mit der damaligen Betriebsvorschrift überein. Künftig werden die drei von Hand bedienbaren und derzeit festgelegten Drehscheiben betriebsfähig sein.
Das gesamte Betriebsgelände des Bahnhofs ist auch im Modell durch Hecken und Zäune vom umliegenden Privatbesitz getrennt. Ein besonderer Blickfang bildet die zwei Meter lange Elbebrücke. Aus konstruktiven Gründen ist sie um zwei Pfeiler gekürzt, was den optischen Eindruck jedoch nicht beeinträchtigt. Für die Gestaltung der Elbe diente eine 15 mm starke Polyacrylplatte. Zwei Segelschiffe beleben diesen Anlagenteil.
Der Betriebsablauf auf der Modellbahnanlage ist denkbar einfach. Es herrscht nach englischem Vorbild Linksbetrieb. Eine einfache A-Schaltung gestattet auf der eingleisigen Strecke, die mit einem verdeckten zweigleisigen Schattenbahnhof ausgerüstet ist, einen historischen Betriebsablauf. Auf der Anlage kommt das hervorragende PIKO-Modell SAXONIA zum Einsatz. Ebenfalls verkehren die Lokomotiven COMET und WINDSBRAUT, die Grundlage für diese Modelle bildete das PIKO-Modell SAXONIA.

Der Abriß des Oberauer Tunnels im Jahre 1934

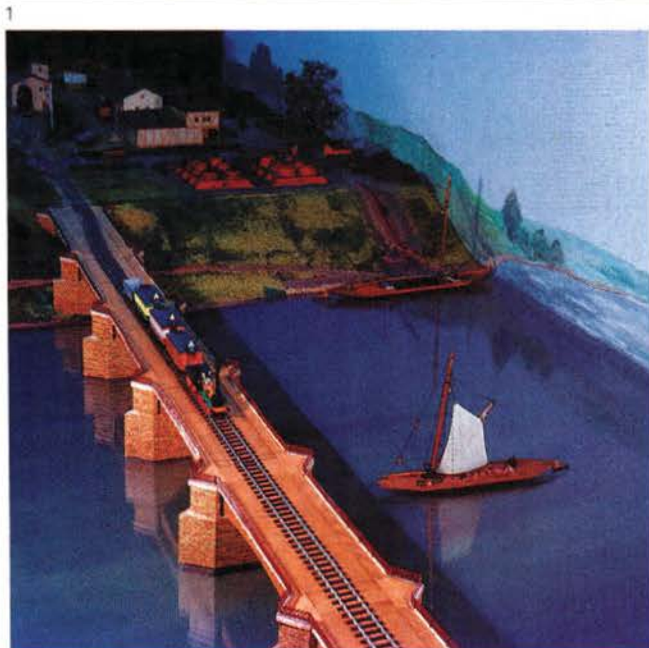
Das durch den Einsatz moderner Fahrzeuge zu vergrößernde Lichtraumprofil und der schlechte Zustand des Oberauer Tunnels machten seine Aufschlitzung notwendig. Dieses große Bauvorhaben stellt das Thema der zweiten Modellanlage dar. Die Hintergründe, die Bauabschnitte und die Arbeitsbedingungen beim Abriß wurden im „modelleisenbahner" Heft 12/85 ausführlich dargelegt. Genannter Artikel und eigene Studien dienten als Vorlage für das Modell.
Blickfang für den Betrachter ist das teilweise abgetragene Dresdner Portal. Den linken Anlagenrand beschließt die Staatsstraße Meißen–Radeberg. Um eine besondere Tiefenwirkung zu erzielen, wurde unter der Brücke ein Spiegel als Kulisse verwendet. Am Rande der freigelegten Tunnelröhre befindet sich das funktionstüchtige Modell eines Dampflöffelbaggers, der die Wagen einer 900-mm-Feldbahn füllt. Zum Einsatz auf dieser Bahn kommen selbstgebaute Seitenkippwagen und eine Feldbahnlokomotive. Die Strecke verläuft von der Abrißstelle zum Spiegel unter der Staatsbrücke, macht einen Wendebogen mit starker Steigung und kommt nach einem kurzen Abschnitt hinter der Baumkulisse für den Betrachter wieder zum Vorschein.
Das Bahnwärterhäuschen, das Abbruchgerüst und das Wohnhaus oberhalb des Portals, entstanden nach Fotos. Ein damals notwendiges Umgehungsgleis der Hauptbahn, eine vierschienige Gleisverschlingung, wurde im Modell durch bearbeitete Schwellenbänder hergestellt. Die Betriebsführung an der Abrißstelle war bemerkenswert. Obwohl zweigleisig ausgeführt, ist durch die Gleisverschlingung nur ein eingleisiger Betrieb möglich gewesen. Dieser Betriebsablauf wird auch im Modell vollzogen. Ein fünfgleisiger verdeckter Abstellbahnhof läßt einen vielseitigen Betrieb mit unterschiedlichsten Zügen zu. Als Triebfahrzeuge kommen Dampflokomotiven der Baureihen 03, 38, 55, 56 und 89 zum Einsatz.

Der Einschnitt bei Machern im Jahre 1969

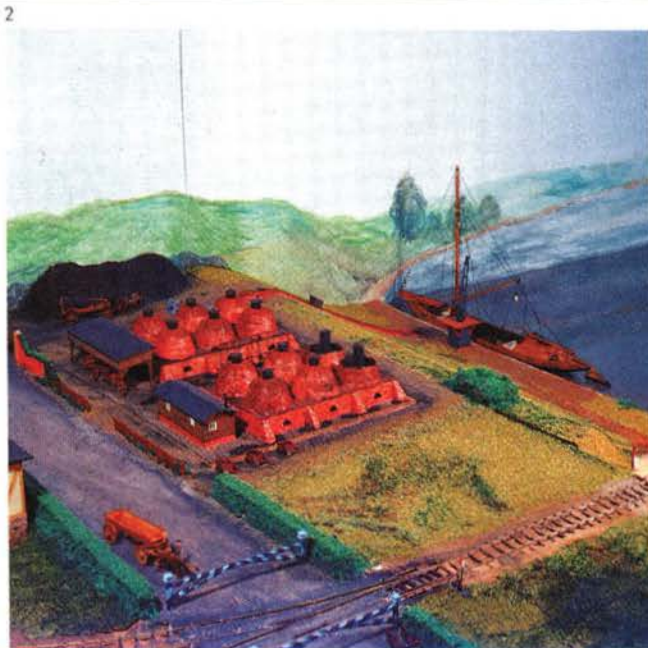
Um die Entwicklung der Eisenbahnstrecke Leipzig–Dresden bis in unsere Tage zu zeigen, wurde als drittes Thema die Elektrifizierung dargestellt. Gleichzeitig sollen die großen Leistungen der Erbauer des Einschnittes bei Machern gewürdigt werden. Umfangreiche Studien, eigene Fotodokumentationen bis hin zu Befragungen von Einheimischen ließen Bauunterlagen für ein detailgetreues Modell entstehen. Im Blickfeld steht der Haltepunkt Machern vor der Elektrifizierung. Es befanden sich in diesem Bereich zwei gemauerte Steingewölbebrücken, die aufgrund des größeren Lichtraumprofils durch eine neue Stahlbetonbrücke entbehrlich wurden. Diese neue Brücke bildet die rechte Anlagenbegrenzung. An dem in der Mitte der Anlage befindlichen Brückenkopf werden Restarbeiten dargestellt. Im Streckenbereich kann der Betrachter montierte Fahrleitungsmasten sehen. Die Hochbauten wurden ebenfalls aus Pappe und Holz hergestellt. Die Bäume sind, wie auch für die beiden anderen Anlagen, selbst angefertigt. Die Modellbahn wird nur eingleisig befahren. Auf dem zweiten Gleis steht ein Bauzug, wie er damals bei der Elektrifizierung üblich war. Ein fünfgleisiger verdeckter Schattenbahnhof bietet ausreichend Platz, um die vorherrschenden Traktionsarten mit entsprechenden Zuggarnituren abwechselnd verkehren zu lassen. Zum Einsatz kommen die Baureihen 03 Reko, V 100, V 180 und V 200. *(Leider mußte aus drucktechnischen Gründen auf die Veröffentlichung eines Fotos von dieser Anlage verzichtet werden – die Redaktion.)*

Dem Engagement aller AG-Mitglieder ist es zu verdanken, daß die hier vorgestellten Anlagen relativ kurzfristig fertiggestellt werden konnten. Sie fanden während einer wissenschaftlichen Konferenz im Dresdner Rathaus aus Anlaß des LDE-Jubiläums sowie in der Hochschule für Verkehrswesen „Friedrich List" großes Interesse. Das sollte anderen kleineren Arbeitsgemeinschaften Mut machen, ähnliches zu verwirklichen.

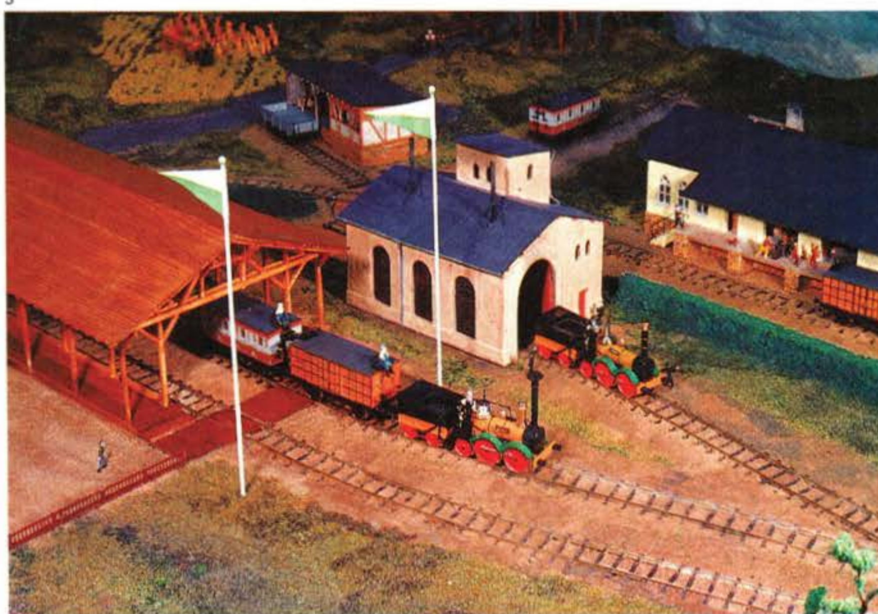
1



2



3



1 Gesamtübersicht von der Anlage „Riesa und die Elbebrücke im Jahre 1840"

2 Die nach englischem Vorbild gebaute Kokerei

3 Ein Blick auf die bescheidenen Bahnhofsanlagen der damaligen Zeit. Die Anlage „Riesa ..." ist übrigens ein Exponat der Sonderausstellung über das Leben und Wirken von Friedrich List im Verkehrsmuseum Dresden und kann dort noch bis zum 30. Dezember 1989 besichtigt werden.

4 Ein Nahgüterzug befährt von Dresden kommend die Umgehungsstrecke an der Baustelle „Oberauer Tunnelabriß".

5 Die 750-mm-Feldbahn beim Abtransport des Abraums, davor der funktionsfähige Dampfbagger.

Fotos: S. Baumgärtel, Dresden

4

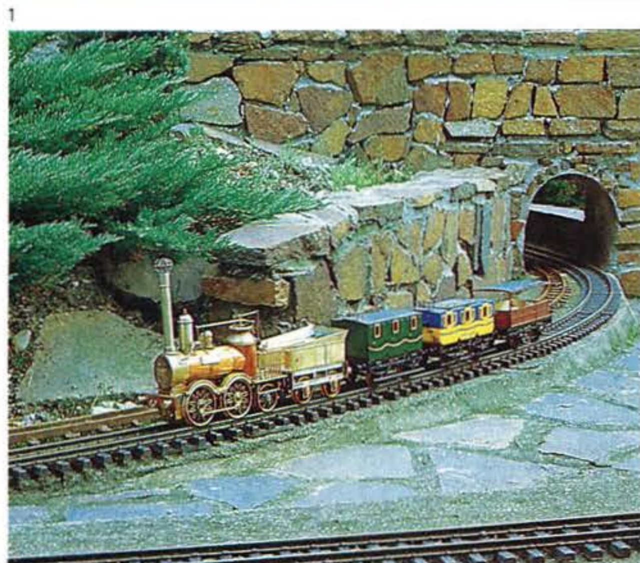


5

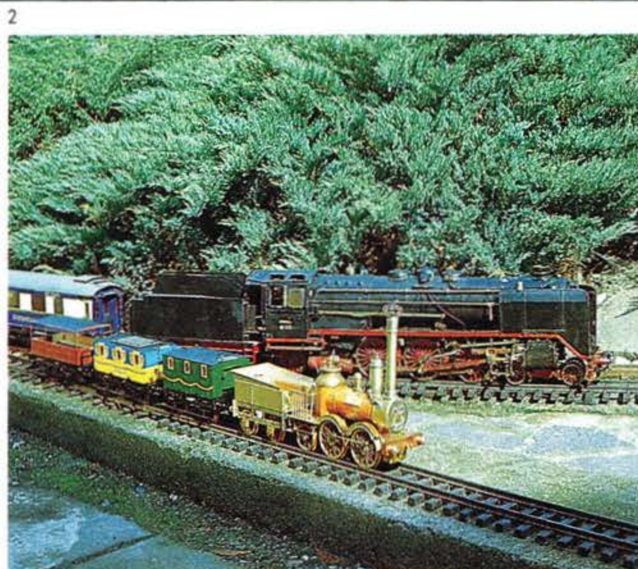


mosaik

1



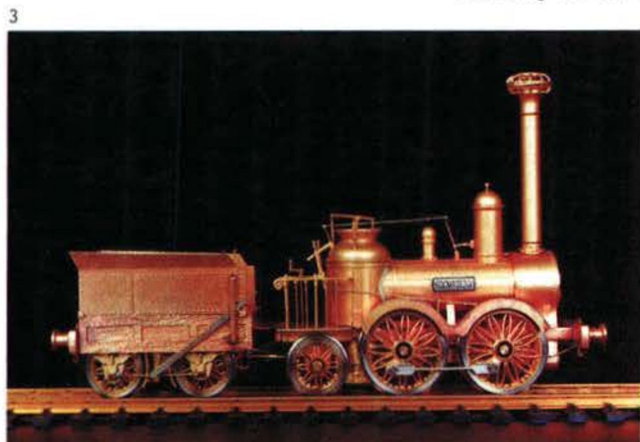
2



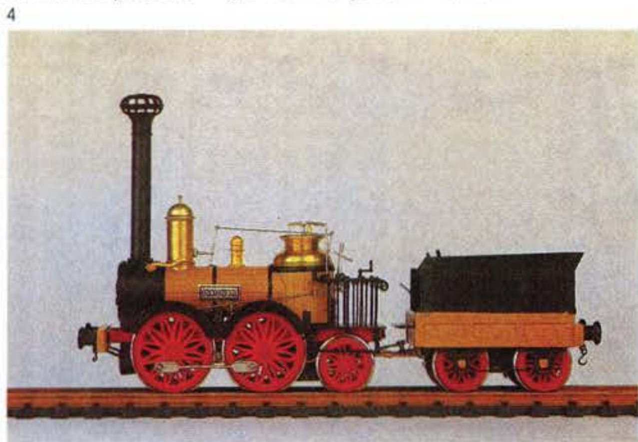
SAXONIA-Modelle

Die erste brauchbare Dampflokomotive steht im 150. Jahr des Bestehens der ersten deutschen Ferneisenbahn zweifellos im Blickpunkt – egal ob als Vorbild oder Modell.
Eine nachgebaute Maschine im Maßstab 1:1, am 7. und 8. Mai 1989 in Riesa erstmalig vor der Öffentlichkeit präsent, sorgte für Schlagzeilen – auch im „me". Doch das Bestreben, der legendären Lokomotive ein Denkmal als Modell zu setzen, ist indes älter. Zahlreiche Modelleisenbahner beschäftigten sich bereits mit diesem speziellen Vorhaben. Einige SAXONIA-Modelle sollen im folgenden vorgestellt werden.

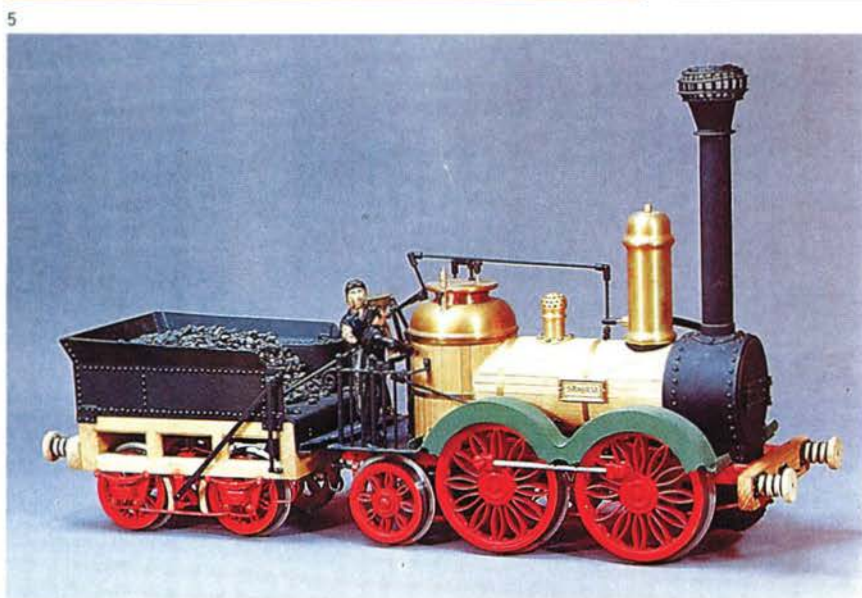
3



4



5



1 und 2 Eine dampfbetriebene SAXONIA in der Nenngröße I baute unser Leser Peter Bartecki aus Leipzig. Das im wesentlichen aus Messing gefertigte Modell neben der gleichfalls in Handarbeit gebauten und dampfbetriebenen 01 bei einer Probefahrt. Und während der Modelleisenbahn-Ausstellung im Leipziger Hauptbahnhof Anfang April dieses Jahres konnte das inzwischen vollständig dekorierte Modell von zahlreichen Besuchern bewundert werden.

3 und 4 In der Nenngröße H0 fertigte Wolfgang Träger aus Neckargemünd (BRD) ein ebenfalls in Messingbauweise entstandenes Modell. Der Gleichstrommotor befindet sich im Tender der Lokomotive. Das Fahrzeug wird auch als Kleinserie hergestellt.

5 Die SAXONIA von Rolf Hesse aus der DDR mit dem Maßstab 1:20 wurde in mühevoller Kleinarbeit gefertigt. Beim Internationalen Modellbahnwettbewerb 1988 in Warschau erhielt der Erbauer für dieses exzellent aussehende Modell einen ersten Preis.

Fotos: W. Bahnert, Leipzig (1 und 2); W. Träger, Neckargemünd (3 und 4); Albrecht, Oschatz (5)

Dr.-Ing. Hans-Hinrich Merkel, Halle (Saale)

Neuartiges Steuergerät für Modell-Triebfahrzeuge

1. Teil

Das vorbildgetreue Fahren ist ein altes und vieldiskutiertes Problem. Verhältnismäßig große Fahrwiderstände, besonders der Triebfahrzeuge (Tfz), selbsthemmende Getriebe und geringe Massenträgheit der Wagen führen dazu, fast ruckartig anzufahren oder zu bremsen. Es gibt Bemühungen, das Fahrverhalten der Modellzüge zu verbessern, beispielsweise durch Fliehkraftkupplungen zwischen Motor und Achsantrieb, durch rotierende, hoch übersetzte Schwungmassen in Wagen, durch stufenweise oder stufenlose Fahrspannungszuführung über Widerstandskombinationen bzw. motorisch angetriebene Stelltransformatoren.
Der letztgenannte Weg ist in diesem Beitrag weiterverfolgt und durch eine vollelektronische Lösung modernisiert worden. Dabei wurde gleichzeitig versucht, die Bedienung eines Original-Triebfahrzeugs nachzubilden.

Fahrdynamische Vorgänge

Bei modernen Eisenbahnfahrzeugen mit Rollenachslagern tritt nur ein sehr geringer Rollwiderstand auf. Die Zugkraft eines Triebfahrzeugs dient also in erster Linie dazu,

- die Zugmasse zu beschleunigen,
- den quadratisch mit der Fahrgeschwindigkeit ansteigenden Luftwiderstand und
- die durch Steigungen und Kurven entstehenden Streckenwiderstände zu überwinden.

Da die Zugkraft der Triebfahrzeuge mit steigender Geschwindigkeit abnimmt, die Fahrwiderstände dagegen steigen, gibt es im allgemeinen bei einer Anfahrt einen Punkt, wo keine Kräfte mehr an der Masse des Zuges in Längsrichtung wirken. Damit wird die Beschleunigung Null, und die Geschwindigkeit bleibt konstant. Diesen Punkt stellt der Triebfahrzeugführer ein, wenn er die Geschwindigkeit konstant halten will. Er gleicht also die Zugkraft den Fahrwiderständen an. Eine Erhöhung der Fahrstufen ergibt Beschleunigung, eine Absteuerung Auslauf unter Wirkung der Restzugkraft und der Fahrwiderstände.
Wesentlich anders verhält sich die Fahrdynamik beim Modell. Die Antriebe liefern ein praktisch beliebiges Drehmoment an den Antriebsachsen. Einzige Zugkraftgrenze ist die Reibungskraft der angetriebenen Räder. Solange diese nicht überschritten wird – was vor allem in zu großen Steigungen vorkommt – sind Fahrgeschwindigkeit und Drehzahl der Antriebsachsen nur eine Funktion der Fahrspannung. Auch die zeitliche Änderung der Drehzahl folgt sehr rasch einer Spannungsänderung. Daß der Zusammenhang Fahrspannung–Drehzahl nicht linear ist und u. a. wesentlich von der Form der Spannung (reine Gleichspannung, Halbwellenspannung, pulsbreitenmodulierte Spannung verschiedener Taktfrequenz) abhängt, dürfte hinreichend bekannt sein.


1 Fahrtisch einer elektrischen Lokomotive der BR 250

Um vorbildgetreue Anfahr- und Bremswege berücksichtigen zu können, sind folgende Betrachtungen interessant: Ein Vorbild-Triebfahrzeug erzielt zwischen Rad und trockener Schiene einen Reibungswert von maximal $\mu = 0{,}35$. Er sinkt mit zunehmender Geschwindigkeit. Eine vierachsige Lokomotive mit einer Masse von 80 t kann also eine Anfahrzugkraft von maximal 265 N entwikkeln. Damit wäre eine Beschleunigung von etwa $3\,ms^{-2}$ möglich. Erhöht sich die Zugmasse auf beispielsweise 2 000 t, so sinkt die mögliche Beschleunigung auf $0{,}13\,ms^{-2}$. Beträgt der Anfahrweg auf 80 km/h bei alleinfahrender Lok etwa 100 m, so wird er mit dem genannten Zug mindestens 30 mal länger! Da jedes Fahrzeug seine eigene Bremskraft „mitbringt", ist der Bremsweg praktisch masseunabhängig; allerdings gibt es verschiedene Bremsarten. Die Bremswege aus V = 120 km/h betragen bei Reisezügen etwa 900 m. Diesen stehen bei schweren Zügen Anfahrwege von über 5 km gegenüber. Rechnet man die genannten Wege mit Modellbahnmaßstäben um, ergeben sich z. B. bei der Nenngröße N Anfahrwege von 20 m bei schweren Zügen und von mindestens 0,5 m bei einzeln fahrenden Triebfahrzeugen, die Bremswege würden bei etwa 6 m liegen. Bezieht man die Anfahr- und Bremswege aber auf die üblichen Zuglängen von Vorbild und Modell, werden die Verhältnisse günstiger, da Modellzüge stark verkürzt sind. Als Kompromiß wären vier Zuglängen Anfahrweg und zwei Zuglängen Bremsweg anzustreben. Bei geringen Haltestellenabständen ist dann die Höchstgeschwindigkeit nicht erreichbar.

Bedienung eines Triebfahrzeugs

Ein elektrisches Modell der fahrdynamischen Vorgänge soll einerseits Modellzüge steuern, aber andererseits selbst von einem stark vereinfachten Fahrtischmodell aus bedient werden. Abb. 1 zeigt den Fahrtisch einer elektrischen Lokomotive der BR 250.
Der Triebfahrzeugführer (Tf) sitzt in der rechten Führerstandshälfte hinter dem Fahrtisch. Sämtliche während der Fahrt zu betätigenden Bedienungselemente sind vor ihm angeordnet, seltener benötigte Schalter näher am Stirnfenster bzw. linksseitig. Wichtige Tasten befinden sich auf der geneigten Fläche des breiten Fahrtischs. Schräg links vor dem Tf befindet sich das Handrad des Fahrstufenschalters. Mit ihm wird bei Diesellokomotiven die Dieselmotordrehzahl vorgewählt. Aus der Leistungsregelung des Tfz wird die Lokomotivleistung abgeleitet und automatisch eingestellt. Bei elektrischen Tfz wird die Fahrmotorspannung über das Handrad eingestellt, indem das Schaltwerk auf eine Fahrstufe zu steuern ist. Jede Fahrstufe ergibt hier eine geschwindigkeitsabhängige Zugkraft, die sich aus der Reihenschluß-Charakteristik der Fahrmotore

ableitet. Die Fahrstufenzahl schwankt zwischen 6 (BR 110, 118) und 30 (BR 250). Der Drehwinkel des Handrades beträgt je nach Baureihe 180° bis 330°. An der rechten Seite des Fahrtischs, nahe am rechten vorderen Seitenfenster, befinden sich die mit der rechten Hand des Tf zu bedienenden Bremsventile. Etwas erhöht liegt das Zusatzbremsventil zur direkten Beaufschlagung der Tfz-Bremszylinder mit Druckluft. Unterhalb und in Höhe des Fahrtischs ist das kompakte Führerbremsventil angebracht. Die verbreitetste Bauart hat zur Bedienung einen kräftigen waagerechten Griff, der über sieben Stellungen in Schritten von etwa 30° um eine senkrechte Achse zu bewegen ist. Beginnend vom Rechtsanschlag (der Griff zeigt dann etwa in Fahrtrichtung) besitzt das Führerbremsventil folgende Stellungen:

1. Füllstellung – Die Hauptluftleitung des Zuges wird rasch mit Hauptbehälterluft gefüllt.

2. Fahrtstellung – Die Hauptluftleitung wird über einen Leitungsdruckregler mit Druckluft von 0,5 MPa gespeist und im Druck konstant gehalten.

3. Mittelstellung – Sämtliche Kanäle im Ventil sind geschlossen. In dieser Stellung kann ein Tfz wie ein Wagen befördert und gebremst werden.

3. Bremsabschlußstellung – In dieser Stellung wird der vorher in den Bremsstellungen 5....6. erniedrigte Druck in der Hauptluftleitung festgehalten, so daß auch bei langen Zügen die von den hinteren Wagen nachströmende Luft automatisch abgeblasen wird.

5./6. Bremsstellungen – ein Bereich von Stellungen des Führerbremsventils, in dem mehr oder weniger schnell die Leitungsluft ins Freie geleitet wird, so daß eine Absenkung des Druckes erfolgt, danach stets Übergang in Stellung 4,

7. Schnellbremsstellung – freie Öffnung der Hauptluftleitung ins Freie zur schnellstmöglichen Drucksenkung.

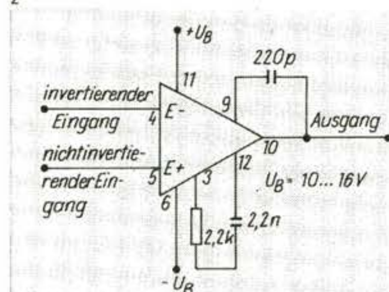
Die Funktion der indirekten Druckluftbremse ist prinzipiell so, daß in der Hauptluftleitung bei einem Druck von 0,5 MPa sämtliche Bremsen völlig lösen und in großen Behältern unter jedem Fahrzeug Druckluft gespeichert wird. Bei Druckabsenkungen um 0,05 bis 0,2 tritt eine stufenlos steuerbare Beaufschlagung der Bremszylinder mit der gespeicherten Druckluft über Steuerventile ein; auch das stufenweise Lösen der Bremse durch langsames Erhöhen des Leistungsdrucks in den Stellungen 2 oder 1 des Führerbremsventils ist möglich.

Bei der Bedienung dieser indirekt wirkenden Druckluftbremse ist vor allem zu beachten, daß die Intensität der Bremsung nicht von einer Bedienungskraft – wie beim Kraftfahrzeug –, sondern von der Länge der Zeit, in der man in den Bereichen 5./6. verweilt, abhängt.

Soll nun eine Triebfahrzeugbedienung nachgebildet werden, müssen folgende Elemente berücksichtigt werden:

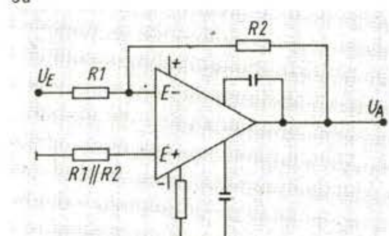
– Fahrtrichtungswahlschalter mit den Stellungen
V (Vorwärts)
0 (sämtliche Funktionen abgeschaltet) und
R (Rückwärts);
– Fahrstufenhandrad mit einem Drehwinkel von beispielsweise 270° und beliebig vielen Stufen (oder stufenlos) zur Einstellung einer Zugkraft;
– Führerbremsventil mit den Stellungen 1 bis 7;
– Geschwindigkeitsmesser;
– Bremskraftmesser.

2

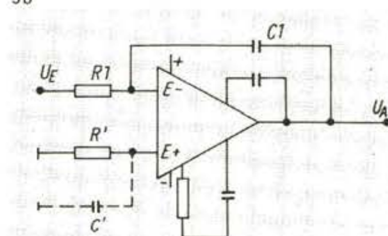


2 Operationsverstärker (Differenzverstärker) Schaltsymbol mit obligatorischer Zusatzbeschaltung

3a



3b



3 a) Operationsverstärker als Proportionalverstärker
b) desgleichen als integrierender Verstärker

Foto: R. Niebergall, Halle (Saale); Zeichnungen: Verfasser

Ergänzende elektronische Grundlagen

Bei vernünftiger Trassierung von Modellbahnstrecken ist es möglich – vorausgesetzt es sind nicht zu hohe Anhängelasten und Kenntnisse über den Zusammenhang Fahrspannung–Zuggeschwindigkeit vorhanden –, durch Vorgabe einer passenden Fahrspannung die gewünschten Fahrgeschwindigkeiten zu erzielen. Bedingungen sind die Steuerung eines bestimmten Triebfahrzeugs durch ein ihm zugeordnetes Steuergerät (Z-Schaltung) und eine jeder Zeit einwandfreie Stromabnahme. Die vorzugebende Fahrspannung läßt sich durch ein vereinfachtes elektrisch-analoges fahrdynamisches Modell erzeugen, das äußerlich dem Fahrtisch eines Triebfahrzeugs stark vereinfacht nachgebildet ist.

Die Beschreibung dieses Steuergerätes setzt die Kenntnis der „Elektronik für den Modelleisenbahner" (siehe „me" 1/79 bis 6/81) voraus. Da dort weniger auf die sogenannte analoge Schaltungstechnik eingegangen wurde, sind einige Ergänzungen notwendig.

Die analoge Schaltungstechnik arbeitet mit ihren Signalpegeln in einem vorgegebenen Bereich, beispielsweise zwischen + und −10 V. Mit diesen Werten werden meist andere als elektrische Größen „analog" abgebildet. So kann man festlegen, daß 0 bis +10 V einem Geschwindigkeitsbereich von 0 bis 120 km/h entsprechen sollen.

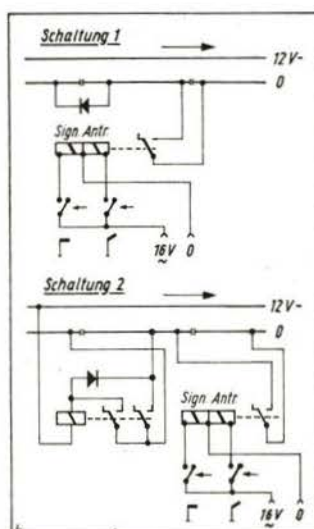
Das wichtigste Bauelement der analogen Meß-, Steuer- und Regelungstechnik (MSR-Technik) ist der Differenzverstärker. Abb. 2 zeigt sein Schaltsymbol mit der für unseren Fall obligatorischen Zusatzbeschaltung und der beim Typ A 109 (im 14poligen DIL-Gehäuse, nur acht Anschlüsse sind belegt) üblichen Pin-Belegung. Der Verstärker besitzt zwei Eingänge E+ und E−. Signale an E+ werden polaritätsgleich, an E− mit entgegengesetzter (invertierter) Polarität verstärkt. Verstärkt wird grundsätzlich die Spannungsdifferenz zwischen E+ und E−, legt man E+ an den elektrisch neutralen Mittelpunkt Mp der Stromversorgung, wird die an E− angelegte Spannung invertiert und mindestens 15 000fach verstärkt. Da die maximale Ausgangsspannung ± 15 V beträgt, genügen also ± 1 mV zur Vollaussteuerung. Die Stromversorgung des Verstärkers geschieht mit + und − (12...18) V, Bezugspunkt ist der Mittelpunkt Mp dieser Spannungen. Aus Symmetriegründen müssen E+ und E− mit etwa gleichen Widerständen gegen Mp abgeschlossen werden. Die wichtigsten Verstärkerschaltungen sind der proportionale Verstärker nach Abb. 3a und der integrierende Verstärker nach Abb. 3b. Das Prinzip dieser Schaltungen ist folgendes:

An E− wirkt über R 1 eine Steuerspannung U_E. Die Aufgangsspannung U_A wirkt über R_2 entgegengesetzt auf E−. Da am Punkt E− eine vernachlässigbar kleine Spannung nötig ist, um am Ausgang eine große entgegengesetzte Spannung zu erzielen, herrscht an E− Gleichgewicht, wenn gilt:

$$\frac{U_E}{R_1} = \frac{-U_A}{R_2}.$$

Rückwärts übers Signal

Bei auf Heimanlagen verwendeten Signalen treten oftmals Schwierigkeiten bei Fahrkreisen auf, die in beiden Richtungen genutzt werden. Für das entgegengesetzte Überfahren der Signale wird oft eine Diode eingesetzt (Schaltung 1). Diese Variante hat aber den Nachteil, daß bei Rangierfahrten oder beim Gegenzug am Halt zeigenden Signal stehende Züge rückwärts losfahren, da sie in gegengepolter Fahrtrichtung über die Diode Spannung erhalten.
Diesen Sachverhalt habe ich auf einer N- und H0-Anlage durch die Schaltung 2 behoben. Nun kann problemlos in Gegenrichtung über Halt zeigende Signale gefahren werden, ohne daß ein am Signal stehender Zug in entgegengesetzter Fahrtrichtung wegfährt.
Allerdings wird pro Signal dafür ein zusätzliches Relais benötigt, das bereits bei einer Spannung von ~ 4 V bis 12 V anspricht. Bewährt haben sich 12-V-Relais mit zwei Wechslern (TGL 200-3796). Das Relais arbeitet mit der jeweils anliegenden Fahrspannung des zugehörigen Fahrkreises. Kommt ein Fahrzeug in Gegenrichtung an das Signal bzw. abgeschaltete Gleisstück, wird durch den ersten Radsatz des Triebfahrzeugs dem abgeschalteten Gleis Spannung zugeführt. Dies geschieht mit Hilfe jenes Relais, das dann durch die Selbsthaltung angezogen bleibt. Damit das Relais nur in Gegenrichtung zuschaltet, ist in der Schaltleitung zum Relais eine

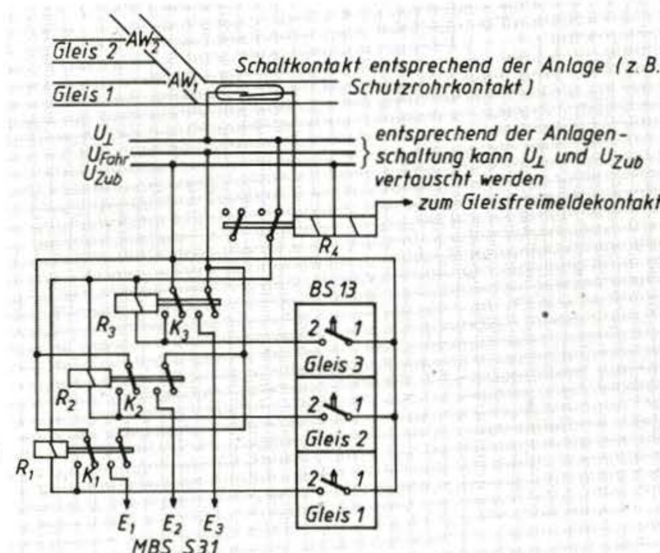


Diode angeordnet. Nun kann man ständig in Gegenrichtung über das Halt zeigende Signal fahren. Wird schließlich die entgegengesetzte Fahrtrichtung benötigt und umgepolt, fällt das Relais durch den Nulldurchgang der Fahrspannung wieder ab. Somit ist dieser Gleisabschnitt für die zugehörige Fahrtrichtung wieder abgestellt und kann nun mit der normalen Signalfunktion betätigt werden.
Steht ein Zug am Halt zeigenden Signal, kann er sich demzufolge auch keine Spannung zuschalten und wird nicht von der Fahrtrichtung anderer Fahrzeuge beeinflußt.
Meine Relais für die gesamte Anlage habe ich jeweils auf einer gemeinsamen Leiterplatte angeordnet, wobei aber die zugehörigen Fahrkreise berücksichtigt werden müssen.

Text und Zeichnungen:
R. Buttig, W.-P.-Stadt Guben

BP-modular und MBS S 3.1

Mit der Produktion des Gleisbildstellpults BP-modular ist ein lang ersehnter Wunsch der Modelleisenbahner erfüllt worden. Selbst nicht sehr erfahrene Modelleisenbahner können mit den gegebenen Hinweisen ihr individuelles Gleisbildstellwerk platzsparend aufbauen. Einziger Nachteil des Grundkastens sind die in nur zweifacher Ausführung vorhandenen Signalbausteine. Lobenswert ist wiederum die Tatsache, daß die Konstrukteure von vornherein daran gedacht haben, ihr Erzeugnis mit den Elektronikbausteinen konvertierbar zu gestalten. So konnte ich mein BP-modular gleich auf den Einsatz mit dem MBS S 3.1 vorbereiten. Dabei empfiehlt es sich, die benötigten Leiterplatten hintereinander zu bestücken. Danach werden bei allen Leiterplatten die Kontakte M1 und 1~ angeschlossen. Da die Verbindungskabel Anlage–Stellpult – es handelt sich um einzeln verlegte Cu-Kabel – auf Lüsterklemmen geschraubt waren, konnte von dort aus das Gleisbildstellpult mit Litze entsprechend verdrahtet werden. Erst nachdem die angezeigte Stellung mit der der Weiche verglichen wurde, kann man den MBS anschließen. Die Kabel



mußten an der Lüsterklemme befestigt werden. Diese Verbindung erwies sich später als recht nützlich.
Wird der MBS S 3.1 mit dem BP-modular verbunden, bleibt ein Nachteil des Bausteins unübersehbar: Das Drücken des Tasters, bis der gesamte Zug den Schattenbahnhof verlassen hat! Diesen Dauerdruck übernehmen bei mir jetzt drei Postrelais und das Relais des Streckenblocks. Hierbei sind nachstehende Veränderungen erforderlich:

1. Anschluß 1
   BS 13 statt U_{Fahr} jetzt U_{Zub}
2. Anschluß 2
   BS 13 statt $E_{1...3}$ MBS $K_{1...3}$ jetzt Relais-Anschluß
3. R_4 übernimmt zusätzlich zur Streckenblockung das Trennen von U der Relais 1–3.

Text und Zeichnung:
M. Bahls, Berlin

Demnach wird $U_A = -U_E \cdot \frac{R_2}{R_1}$. Das Verhältnis $\frac{R_2}{R_1}$ bestimmt die Verstärkung $V = \frac{U_A}{U_E}$. Ähnlich sind die Verhältnisse bei der Gegenkopplung mit einem Kondensator C 1 statt des Widerstandes R_2. Der Kondensator besitzt einen frequenzabhängigen Widerstand. Bei schnellen Vorgängen, also hoher Frequenz, koppelt er stark vom Ausgang zum Eingang gegen, die Verstärkung ist klein. Bei tiefen Frequenzen wird die Verstärkung groß. Legt man an R_1 sprungartig eine Eingangsspannung an, so steigt die Ausgangsspannung langsam, zeitproportional und gegenpolig; es wird

$$U_A \sim -t \cdot \frac{1}{R_1 \cdot C_1} \cdot U_E.$$

Der Vorgang ist beendet, wenn die Vollaussteuerung des Verstärkers (etwa seine Betriebsspannung abzüglich 1 V) erreicht ist. Es lassen sich damit langsame Spannungsanstiege im Bereich von Millisekunden bis Minuten erzielen.
Zum Schutz vor Zerstörungen des Verstärkers bei eventuellen Kurzschlüssen werden im nachstehend beschriebenen Gerät vor E – stets etwa 5 kΩ und am Ausgang etwa 1 kΩ als Schutzwiderstände angeschlossen. Damit läßt sich mit dem Verstärker gefahrlos experimentieren, wobei Dauerkurzschlüsse zu den Betriebsspannungen und vom Ausgang zum Mittelpunkt der Speisespannungen Mp verboten bleiben.

Fortsetzung folgt

dmv teilt mit

Einsendungen für Veröffentlichungen auf dieser Seite sind mit Ausnahme der Anzeigen „Wer hat – wer braucht?" von den Arbeitsgemeinschaften grundsätzlich über die zuständigen Bezirksvorstände bis zum 15. zwei Monate vor Erscheinen des jeweiligen Heftes an das Generalsekretariat des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR, Simon-Dach-Str. 10, Berlin, 1035, zu schicken. Anzeigen zu „Wer hat – wer braucht?" bitte direkt zum Generalsekretariat senden. Hinweise im Heft 1/1987 beachten.

Ausstellungen

Kamenz, 8290 – AG 2/33
Vom 13. Oktober bis 15. Oktober, 18. Oktober, 20. Oktober bis 22. Oktober 1989 in der Maxim-Gorki-Oberschule Kamenz, Neschwitzer Str. Öffnungszeiten: Mittwoch und Freitag 15.00 Uhr–18.00 Uhr, Samstag/Sonntag 10.00 Uhr–12.00 Uhr und 13.00–17.00 Uhr.

Heidenau, 8312 – AG 3/2
Vom 25. November bis 3. Dezember 1989 im Klubhaus „Aufbau", Dresdner Str. 25. Gezeigt werden Anlagen der Nenngrößen 0, H0, TT und N. Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 16.00 Uhr–18.00 Uhr, Samstag/Sonntag 10.00 Uhr–18.00 Uhr. Täglich Heidenauer Bücherkarren. An den Wochenenden Verkaufsstand der HO mit Modellbahn- und Bastlerbedarf, Souvenirverkauf!

Zwickau, 9540 – AG 3/3
Vom 11. November bis 10. Dezember 1989 im Haus der Modellbahn, Crimmitschauer Str. 16, am Platz der Völkerfreundschaft (5 Min. Fußweg von der Zentralhaltestelle; Parkplatz vorhanden). Öffnungszeiten: Freitag 16.00 Uhr–18.00 Uhr, Samstag/Sonntag 10.00 Uhr–12.00 Uhr und 13.00 Uhr–18.00 Uhr.

Radebeul, 8122 – AG 3/18
Vom 14. Oktober bis 29. Oktober 1989 Gartenbahn-Ausstellung im „Ernst-Thälmann-Saal" des Dresdner Hauptbahnhofs. Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 16.00 Uhr–18.30 Uhr, Samstag/Sonntag 10.00 Uhr–18.00 Uhr.

Leipzig, 7062 – AG 6/54
Vom 14. Oktober bis 22. Oktober 1989 in der 81. Oberschule „Alexander Matrossow" – III. Etage – Leipzig-Grünau (WK II), Alte Salzstr. 61. Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 10.00 Uhr–19.00 Uhr, Samstag/Sonntag 10.00 Uhr–18.00 Uhr. Zu erreichen mit S-Bahn-Linie A bis Haltepunkt Grünauer Allee sowie Straßenbahnlinien 12, 13, 15 bis Haltestelle „Parkallee", anschl. 5 Min. Fußweg.

Merseburg, 4200 – AG 6/46
Vom 11. November bis 26. November 1989 im Kulturraum des Bahnhofs Merseburg Pbf. Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 15.00 Uhr–18.00 Uhr, Samstag/Sonntag 10.00 Uhr–18.00 Uhr. An der Ausstellung beteiligen sich weiterhin die AG 6/20 Bad Dürrenberg, 6/26 Braunsbedra, 6/29 Halle-Mitte, 6/38 „Hist. Strab" Halle.

Leipzig, 7010 – AG 6/7 „Friedrich List"
Vom 25. November bis 17. Dezember 1989 im Messehaus am Markt. Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 14.00 Uhr–18.00 Uhr, Samstag/Sonntag 10.00 Uhr–18.00 Uhr. Am 17. Dezember 16.00 Uhr Einlaßschluß, 17.00 Uhr Ende der Ausstellung.

Blankenburg (Harz), 3720 – AG 7/75
Vom 3. November bis 5. November 1989 im Kulturhaus der Harzer Werke Blankenburg, Grefestr. Öffnungszeiten: Freitag 14.00 Uhr–18.00 Uhr, Samstag/Sonntag 10.00 Uhr–12.00 Uhr und 13.00 Uhr–18.00 Uhr.

Schwerin, 2700 – AG 8/3
Am 25. November und 26. November 1989 im Klubhaus der Eisenbahner in Schwerin. Öffnungszeiten: 25. Nov. 10.00 Uhr–18.00 Uhr, 26. Nov. 9.00 Uhr–18.00 Uhr.

Thale (Harz), 4308 – AG 7/12, AG 7/62
Vom 4. November bis 12. November 1989 im Klubhaus der Hüttenarbeiter Thale. Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 15.00 Uhr–18.00 Uhr, Samstag/Sonntag 10.00 Uhr–18.00 Uhr.
Schulklassen und Gruppen können die Ausstellung nach Absprache werktags eine Stunde vor dem offiziellen Beginn besuchen. Zur Ausstellung gelangen: zwei Ag-eigene Großanlagen in H0 sowie zahlreiche Heimanlagen der Mitglieder in den Nenngrößen H0, TT und N. In Schaukästen wird ein Überblick über die Produktion unserer Modellbahnindustrie gegeben. Es werden daraus entstandene Umbaumodelle sowie Eigenbauten der Mitglieder gezeigt. Samstag/Sonntag Filmvorführungen „Traktion mit Tradition" zu folgenden Zeiten: 10.30 Uhr, 11.30 Uhr, 14.00 Uhr, 15.30 Uhr, 16.30 Uhr. Werktags 15.30 Uhr und 16.30 Uhr

Tauschmarkt

Bezirksvorstand Erfurt
Am 29. Oktober 1989 von 10.00 Uhr bis 14.00 Uhr (Aussteller ab 9.00 Uhr) im Klubhaus der Energiearbeiter, Iderhoffstr., Modellbahn-Tauschmarkt. Das Klubhaus ist mit Buslinie G (eine Station vom Hauptbahnhof), Richtung Johannesplatz, erreichbar. Tischbestellung mit Angabe der AG und Mitgliedsnummer durch Einzahlung des entsprechenden Betrages (pro Tisch 4,– Mark) an folgende Adresse: DMV – Bezirksvorstand Erfurt – PSF 725, Erfurt, 5010.

Burkhardtsdorf, 9135 – AG 3/87 Adorf
Am 4. November 1989 vom 8.00 Uhr bis 14.00 Uhr im Gasthof „Zur Sonne" Burkhardtsdorf Modellbahn-Tauschmarkt für DMV-Mitglieder. Tischbestellungen unter Angabe der DMV-Mitgliedsnummer an: Andreas Kretzschmann, Turnstr. 15, Burkhardtsdorf, 9135.

Cottbus, 7500 – AG 2/15
7. Lausitzer Modellbahn-Tauschmarkt am 25. November 1989 von 9.00 Uhr bis 12.00 Uhr im Kulturhaus der Eisenbahner „Philipp Müller" in Cottbus, Bahnhofstr. 43, für die Nenngrößen H0, TT, N und Zubehör. Tischbestellungen nur für DMV-Mitglieder bis 28. Oktober 1989 an: Dieter Dellori, Leipziger Str. 22a, Cottbus, 7500.

Erfurt – AG 4/71
15. Thüringer Modellbahn-Tauschmarkt am 18. November 1989 im Kultursaal des Hauptpostamtes Erfurt von 10.00 Uhr bis 13.00 Uhr. Tischbestellungen mit Angabe der Tauschartikel bis zum 20. Oktober 1989 an: Eberhard Kühnlenz, Fr.-Engels-Str. 48/111, Erfurt, 5061.

Verschiedenes

Fürstenberg (Havel), 1432
Zur Gründung einer Arbeitsgemeinschaft werden noch Interessenten gesucht. Bitte melden bei: Dieter Meisolle, Robinienweg 7, Fürstenberg (Havel), 1432.

Für Fotofreunde
Wie der Bezirksvorstand Magdeburg des DMV mitteilt, ist ab 9. Oktober 1989 bis voraussichtlich 29. Oktober 1989 vorgesehen, die Lokomotive 41 1231 auf der Strecke Güsten–Staßfurt–Schönebeck–Magdeburg-Buckau vor folgenden Nahgüterzügen einzusetzen:
N 61752: Staßfurt ab 9.16 Uhr, Magdeburg-Buckau an 11.15 Uhr; Lz nach Schönebeck;

N 61 735:	Schönebeck	ab 13.09 Uhr,
	Güsten	an 15.04 Uhr;
N 61 756:	Staßfurt	ab 16.30 Uhr,
	Schönebeck	an 18.12 Uhr;
N 61 579:	Schönebeck	ab 19.03 Uhr,
	Staßfurt	an 20.11 Uhr.

Wer hat – wer braucht?

Biete: transpress-Literatur; elektron. Impuls-Fahrregler; Dampfpfeife, Lokgeräusche; „me" 1977/78. Suche: Fahrzeuge H0, H0$_m$; Verschlagwagen; VT 135; Bi 24; BR 65^{10}; BR 55 in N; Gleismaterial Pilz; „me" vor 1975; Harzquer- u. Brockenbahn/Südharz. Joachim Engicht, Goetheweg 85, Mühlhausen, 5700.

Biete: H0; DB 120^1 (Eigenbau); 0; Stadtilm, D-Zug u. Gepäckwg, Gleismaterial Zeuke, MÄRKLIN Handweichen; BR 24 in H0. Suche: H0: DB BR 232, 221 Eigenbau; Geh. BR 118 türkis/beige. Till Kistner, Ahrenshooper Str. 16, 1093, Berlin.

Biete: Dampflok-Sonderbauarten, Glasers Annalen 1877–1899, Bahnland DDR, Bilder v. d. Eisenbahn 2, 3, 4; Broschüre WEM; in H0: BR 50, E 44 alt. Suche: Thumer Schmalspurnetz, VI K, Harzquer- u. Brockenbahn/Südharzbahn, Saalbahn, in H0: VT 135 u. Beiwg., HERR Güter- u. Rollwagen. Wilfried Haenelt, Lessingstr. 8, Weißwasser, 7580.

Biete: 03 Schicht (Blech u. Plaste); G1 EAW (1950; PIKO: 23, 50, 55, E 63, E 46, E 44^5, 71 (1952), E 44 braun, 50 grau m. Triebt., Ellok u. Stromlinienlok Pico; Götzold: 24, 64 (alt u. neu); 42, B-Loks (1948), SVT viol./crem. jeweils m. zugeh. Wagen; Städteexpreß 12 Wg; Städteschnellverkehr 5 Wg; MK4-Zug u. v. a. Suche: DRG-Fahrzeuge H0, 00, 0 und I. Peter Kießling, Nesselgrundstr. 8a, Boxdorf, 8101.

Biete: „me" 2/72–12/88 ohne 4/78 u. 4/79; Modelleisenbahnkalender 1975–1978 u. 1983–1986; „Eisenbahnatlas DDR"; „Schiene, Dampf und Kamera"; „Reisezugwagen-Archiv 2"; in H0: BR 91; ETA 177 u. 178; BR 44 (Eigenbau). Suche: Die schmalspur. Staatseisenb. in Sachsen; in H0: DRG-Fahrzeuge; BR 56 AEG; 70; 92; 24; E 94; 91 (Eigenbau); TT: T 334.
Helmut Tscharntke, Karl-Marx-Str. 24a, Neustadt (Dosse), 1900.

Suche: Original-Feldbahnlokomotiven, 600 mm Spur, für den Betrieb einer Ausstellungsbahn (mögl. betriebsfähig) sowie Gleise, Ersatzteile und Unterlagen über Feldbahnen. Andreas Gasdorf, PF 1617, Heiligenstadt, 5630.

Biete: „Bodenläufer, Spielbahn, Supermodell", Modellbahntechnik I, II; Kleine Eisenbahn – ganz raffiniert, – ganz groß. Suche: „me" 1952–1956, 1966, 1967 (auch Einzelhefte); Modellbahnkalender 1984–1989; Eisenbahnkalender 1981–1989. Torsten Rohr, Boxhagenerstr. 51, Berlin, 1035.

Biete: div. Eisenbahnliteratur gegen Liste; Schild Bw Glauchau (Alu-Guß). Suche: 100 Jahre Magdeburger Hbf; 75 Jahre Straßenbahn der Wartburgstadt; 50 Jahre BR 03; Eisenbahn in Weimar; Erfurter Blätter 5/80; 70 Jahre Rbf Magdeburg-Rothensee; In TT: Güterwg von Zeuke; in 0: rollendes Material u. Zubehör. Silvio Kluge, Hauptstr. 48, PSF 21-383, Rödlitz, 9276.

Biete: div. Eisenbahnliteratur. Liste anfordern. Suche: H0$_e$-Triebfahrzeuge, Weichen (DDR-Prod.). Nur Tausch, kein Verkauf. J. Raatz, Fritz-Heckert-Str. 9, Wilhelm-Pieck-Stadt Guben, 7560.

Biete: Modellbahn-Elektrotechnik; Die Eisenbahn erobert die Welt; Auf kleinen Spuren; in TT: BR 58 1073, 80, 94, V 200 Silverlines, Tokaito zweiteil., Leig-Einheit, Drehscheibe. Suche: TT; E 70, T 334, Von Sonneberg nach Probstzella. Reinhard Reemer, Turnerweg 8, Wismar, 2400.

Biete: H0; BR 24 (Eigenbau), 64, V 180, VB 140 Schicht, Doppelstock vierteil., alte Ausf., 100 Jahre Deutsche Eisenbahnen u. v. a. sowie Original-Dias (Farbe). Suche: H0; BR 78, Kö II, Kfz (Epoche III), Altenberger (DMV), transpress-Literatur gegen Liste. Olaf Steuer, Feldberger Ring 48, Berlin, 1153.

Biete: TT, umfangr. roll. Material, Gleise u. Zubehör. Nur geschl. Abgabe. Liste anfordern. R. Dittrich, Edgar-André-Str. 12, Görlitz 5, 8902.

Suche: „Zur Entwicklungsgeschichte des Eisenbahnsignalwesens", BO, FV, SB und ähnl. Literatur der KPEV u. DRG, auch leihw., Info-Austausch; Fotos m. Eisenbahnmotiven. Rainer Nette, Pfortastr. 19, Naumburg (S.)-West, 4800.

Suche: sowjetische (1:87) u. polnische (1:72) Automodelle. Andreas Eck, Franz-Mehring-Str. 24, Karl-Marx-Stadt, 9006.

Biete: funktionstücht. Modell-Dampfmaschine Baujahr 1925 mit Antriebsmodellen (Blech) u. Zubehör; Eisenbahn-Atlas DDR; Eisenbahn-Jahrb. 1964; „me" 3, 5/77; 7, 8, 9, 10/88; 1/89; BR 24 1. Ausf. H0. Suche: H0; BR 38 (P8), 94, 89 (T3), 84, 42, 74, 55, 1. Ausf., „me" 1, 3, 8/66; 7/68; kompl. Jhg. 64/67. Gottfried Härtel, Walter-Gerber-Str. 51, Gera-Zwötzen, 6502.

Biete: in H0; BR 23, 24, 55 (FS), 75, 80, 89, 91, BN 150, V 200 (DB), M61, E46, SKL, Umlaufschürze für BR 01; in N: BR 65; transpress-Literatur. Suche: H0; BR 42, 84, 99, E 63, Kö, VT 137 dreiteil., Kalkkübelwg., Öl-Wagen, Laas-Einheit, ESPEWE-Fahrzeuge 1:87. H. Tschochner, Am Sommerbad 10, Halberstadt, 3600.

Biete: in H0; BR 53, T 3 pr. LB-Ausf., Pw Post 4 Ü 28, Kühlwg. laehqs-z (DMV), Lokgeh. E 45 AEG m. Drehgest.; in N: T3; in H0$_e$: Bausatz BR 99 4503; Wagen-Archiv; „Der Bayerische Bahnhof in Leipzig". Suche: BR 39^4, BR 62, 73, 78, 94, Pwi Pr 99, Ci Pr 91, BC 3i Pr 92^5, Ci Pr 05a, „Dampflok-Archiv 3", 8-mm-Spannzangen u. Stufenfutter für Uhrmacherdrehstuhl. Anfertigung von Kleinteilen nach Liste, z. B. pr. u. sächs. Länderbahnpuffer. Peter Theil, Ernst-Thälmann-Str. 111B, Leipzig, 7050.

Biete: H0; BR 89, 24; „Reisen mit der Schmalspurbahn", Probstzella–Sonneberg u. die BR 95. Suche: Glasers Annalen 1900–1910 (Text u. Tafelb.), 1911–1918, 1920–1930, 1931–1943, 1947–1967. Bernd Berger, Südstr. 3, PF 264, Roitzsch, 4412.

Biete: div. transpress-Literatur gegen Liste. Suche: Kleinb. d. Altmark, Spreewald-, Selketalbahn, Franzburger Kreisb., Rügensche Kleinb., Mügelner Schmalspurnetz, Schmalspurb. d. OL, Waldeisenb. Muskau, Glasers Annalen Diesellok 1937–1953, Bw z. Dampflokzeit, Merkblatt für Tfz (Repr.), Kleine Eisenbahn TT, – ganz groß, – ganz raffiniert, Modellbahnbücherei Bd. 1–7, TT-Gleisplanheft m. gel. Umschlag, Bilder v. d. Eisenbahn, neue Serien. W. Stellmacher, Berliner Str. 46, Welzow (NL), 7533.

Biete: H0; BR 80 (Eigenb.), 89 6009 (Röwa), E 44 AEG, BR 55 DR, 95, 118, Triebtender, div. Güterwg.; Müglitztalb., Waldeisenb. Muskau, Eisenb.-Jahrb. 82, Modellbahnelektrik, Eisenbahn-Dias (vorrangig Tausch). Suche: $H0_e$-Material (HERR/tm) OOw, GGw, Rollwg, tm-Weichen, Dampflokschild (EDV), Eisenbahn-Dias. D. Lenhard, Clara-Zetkin-Str. 8, Ludwigsfelde, 1720.

Biete: PIKO-Einschienenbahn m. drei Zügen; 100 Jahre Eisenbahnen in Deutschland; Erinnerungsmed. 100 J. LDE; Petroleumsignallaterne d. K.Sächs.St.E.B. Suche: 0; BR 01 v. Stadtilm; in H0: Triebfahrz. (auch def.) u. Drehscheibe; $H0_m$-Material; Lok-Archive Sachsen u. Bayern. J. Vieluf, Oelsa 69, Löbau, 8701.

Biete: BR 94 DB; Wannentender m. Antrieb; Wagen (Liste anfordern); „Dampflok-Archiv 2", „Die Selketalbahn", „Kleinbahnen der Altmark". Suche: BR 84 Hruska (Originalzustand); BR 03 Schicht; Uhrmacherdrehbank mit Zubehör. Kein Verkauf! Andreas Glöckner, Olbernhauer Str. 33, Pockau, 9345.

Biete: BN 150; BR 75 sächs.; 66; 01 Box, Öl; V 100 blau; VT 135 DB; Beiwagen ČSSR; Altenberg; DSG Speisewagen; Lokomotiven von Borsig. Suche: BR 42 m. Wannent.; BR 01 Box-Kohle; BR 80, Wannent. m. Antrieb, Motor 9 V ⌀ 12 mm/24 mm lang; Lokbausätze; „Die BR 01". Lothar Meyer, Str. d. Jugeno 71, Salzwedel, 3560.

Biete: SW-Fotos (DR) ab 1971. Suche: Drehscheibe in TT; rollendes Material u. Gleise in Z. Matthias Hengst, Löscherstr. 33, Dresden, 8019.

Biete: Rbd- u. Bw-Schilder, Buchfahrpläne, Kataloge, Original-Lokschilder ohne EDV-Ziffer; $H0_e$-Wagen („technomodell") sowie $H0_m$: BR 99 6102 (Eigenbau). Suche: H0; Triebfahrzeuge u. Kfz-Modelle. F. Heilmann, Juri-Gagarin-Str. 12b, Cottbus, 7500.

Biete: Eisenbahnliteratur; Material in H0, $H0_e$, $H0_m$, TT. Suche: „me" 1952 kompl. 1, 2, 12/1953; 5/1954 sowie Sonderhefte, Kataloge, Modellbahnzeitschriften, Eisenbahn- u. Straßenbahnliteratur; Material u. Zubehör in H0, $H0_e$, $H0_m$; Kfz-Modelle; Lok- u. Fabrikschilder. Frithjof Krause, Brambacher Str. 51, Leipzig, 7060.

Biete: H0; BR 38, 41, 89, E 242, BR 185 sowie versch. Güterwg.; N: BR 01, Gepäckwg DB; fertig geb. Gebäudesätze H0/TT; Deutsche Eisenb. 1835–1985; Leipzig-Dresdner Eisenbahn (Reprint); Lokomotiven v. Esslingen, – von Borsig; Eisenbahnen aus fünf Kontinenten. Suche: BR 56 AEG Kohlenstaubt.), Güterwg. der CFL (Luxemburg), BR 99 (HERR); 5/6410/181, 5/6445/018, 5/6504/020, 5/6408/040, 5/6450 u. 5/6452 alle Bahnverw., Lok-Archiv Bayern. Nur Tausch u. ladenneue Modelle bzw. Bestzustand! Jürgen Heuer, Merseburger Str. 65, Weißenfels, 4850.

Biete: N; versch. Wagen; Bilder v. d. Eisenbahn 7, Suche: TT; BR 56, BR 23; Bilder v. d. Eisenbahn 1–6. Dietmar Krause, E.-Thälmann-Str. 26, Gröditz 2, 8402.

Biete: (nur im Tausch) Betriebsbuchauszüge, Literatur. Suche: Betriebsbuchauszüge, vor allem BR 52, Fotos von BR 52 der Jahre 1942–50; Dampflok-, Gattungs- u. Fabrikschilder. Michael Reimer, Erich-Correns-Str. 37, Berlin, 1090.

Biete: H0; Bausatz Draisine, Schürgeräteständer, Lademaß, Figuren m. Post- u. Flachkarre; div. Material in TT, Eisenbahn-Literatur, „me". Liste anfordern. Suche: Modellbahnkalender 1961; in TT: Kühlwg., Südfrüchtewg. m. Bh (alt), Pwi 30 blau u. braun, Bi 30 blau/elfenb., AB4 üpe: CCCP, SJ; E 70; div. Eigenbauten u. a. BR 85, 24, 64. Sigmar Tode, Schillerstr. 33, Wittenberg Lu., 4600.

Biete: „me" 10/55, 1, 4, 10, 11/60, 1, 10/67; „Dampflok-Archiv 2" 1. Aufl., Dampflok-Archiv 1, 3, 4 2. Aufl.; Eisenbahn-Atlas, Bahnland DDR, BR 89^{70-75} DRG, Eigenbau; Köf II DRG, Eigenbau. Suche: me 1, 3, 7, 11/61; 1, 2, 3, 6, 7/63; 1, 2, 3, 10/64, 2, 11/59; BR 57^{10-40}, Eigenbau; PIKO-Kat.-Nr. 426/104, 426/105, 426/109, 5/6446/025. Thomas Spiegel, Schillerstr. 56, Salzwedel, 3560.

Biete: H0; BR 80, 89 sowie div. Personen- u. Güterwg.; Schauvitrine für Nenngröße N, 910 × 560 × 70 mm, 7 Etagen, mit Glasscheiben. Suche: Triebfahrzeuge in N. Hartmut Opfermann, Str. d. Aktivisten 27, Wolfen 3, 4440.

Biete: div. Eisenbahn-Literatur, Liste anfordern, sowie Lokschilder d. BR 44, 91, Gattungsschild BR 92, Dampfpfeife; in H0: BR 56, BR 58. Suche: S 4000-Modelle, Wartburg 311, LO u. B 1000 m. Beschriftung, NVA- u. Feuerwehr-Set von ESPEWE; Lokschilder BR 57 u. 74; Gattungsschild BR 91; Dampfglocke (Läutewerk); BR 84 in H0. Hans-Jochen Wuth, Str. d. Friedens 44, Treffurt, 5908.

Biete: $H0_m$, BR 99 HERR. Suche: Dampflokmodelle in H0, $H0_e$ (außer t_m, PIKO, Gützold). Peter Wieland, Einheit 54, Sömmerda, 5230.

Tausche: Die Dampflok der DR und Merkbuch für Triebfahrz. gegen Lok-Archiv Würtemberg u. Lok-Archiv Bayern. Wolfgang Kleiber, Bremer Str. 9, Magdeburg, 3018.

Biete: H0; BR 24, 64 (beide frisiert); 89, Triebtender 2'2' T 30; Glasers Annalen 1900–1930, Loks aus Esslingen, – von Borsig. Suche in H0: Triebtender 2'2' T 21.5; rollendes Material $H0_m$, Loks alter deutscher Bahnen, Die schmalspurigen Staatseisenbahnen im Königreich Sachsen. Uwe Kalina, Wilhelm-Pieck-Str. 9, Kamenz, 8920.

Biete: N; BR 65. Suche: H0; Reko Dienstwg. (Sitz-Packwg) Farbe gleich. L. Mamet, Goethestr. 58, Nauen, 1550.

Biete: „Deutsche Eisenbahnen 1835–1985", Die Lokomotive in Kunst, Witz und Karikatur (Hanomag-Festschrift), Verkehr der großen Städte. Suche: N; M 61 MÁV; LA Bayern und Würtemberg. Markus Winter, Liebenwerdaer Str. 11, Falkenberg (E.), 7900

Biete: Nenngr. II_m, Eigenbau, 4achs. Personen- u. Güterwg. der Harzquerbahn; 2achs. Lok 99 5001 u. a.; in Nenngr. 0: Stadtilm BR 64, Doppelstockzug, 2- u. 4achs. Personen- u. Güterwg.; in Nenngr. H0: Spezial-Straßenfahrzeuge, Feuerwehrfahrzeuge; in Nenngr. N: umfangr. Material an Triebfahrzeugen, Personen- u. Güterwg. Suche: Fahrzeuge in Nenngr. II_m, 0, 00. Nur Tausch. Alexander Rohe, Elsa-Körner-Str. 40a, Dessau 7, 4500.

Biete: kompl. RP 25 Radsatzgruppe – Metall ringisoliert mit Achsen 2 mm u. Kurbelzapfen für 03, erste Ausf. mit kleinen Vorlaufrädern; geeignet auch für 01, DB E 94 276. Suche: Hruska 84 u. DRG-Elloks. Uwe Gabler, Angergasse 31, Lichtenstein, 9275.

Suche: Lokschilder 01 517, 23 1042, 38 1014, 55 5110, 78 109 im Tausch gegen ein Loknummernschild der jeweils selben BR. Suche: Lokschild 44.9 EDV im Tausch gegen 529 (EDV), Lokschilder der Baureihen 03.10, 17, 18, 24, 42, 56.20 u. a. mehr sowie Gattungszeichen, Fabrik- u. Kesselschilder. Biete: Lokschilder, Gattungszeichen, Fachliteratur. Jürgen Kretschmann, Fr.-Engels-Str. 73c, Wilhelm-Pieck-Stadt Guben, 7560.

Biete H0; 118 117, VB 140 (DR), BR 92 (EB), versch. Wagen; „me" 8, 11/54; 7, 8, 9/58; 6, 10, 11, 12/59; 2, 7, 8/61; 6, 7, 11/71; 2/82; Reisen m. d. Dampfbahn, 100 Jahre Berlin–Potsdam; Lokschilder 52 m. u. o. EDV, V 180, Gatt. BR 44, Bw- u. Rbd-Schilder. Suche: H0; BR 74 (EB); Personen- u. Pachwg. d. Einheits- u. Länderbauart; Dietzel-Signale; „me" 3/54; 1/57; 5/59; 2/60; 1, 4, 8/67; 8, 10/71. Thomas Rose, Dimitroffstr. 14, Berlin, 1058.

Biete: Umbauarbeiten der BR 118.0 zur BR 118.2 od. BR 118.4. Suche: Baupläne u. Bauanleitungen für VT 175 (Karlex, Karola); „Perma-Motor" (Einbau im Kessel) für BR 03 in TT. Gido Creutziger, Roßplatz 4, Reichenbach (V.), 9800.

Suche: H0; Automodell „Garant". Peter Kasperzek, Friedhofstr. 1, Sebnitz, 8360.

Biete: H0; BR 18^3, 39, 45, 78, T3, 96, E 94, Kö II (alles Eigenbau). Suche: Originalschilder von Dampfloks und Altbau-Elloks (außer EDV-Nr.) H. Kupfer, Klausenerstr. 38, Erfurt, 5084

Biete: H0; SKL, BR 80, Güterwg., Baustellenzubehör; div. rollendes Material in TT: Einzelhefte „me" Jhg. 1968, 69, 76, 78, 79, 80, 81, 1/84, 3/89; Stellwerksdienst „A–Z"; Modellbahn-Triebfahrzeuge, Eisenbahn-Kalender 1988. Suche: „me" 4–7, 9–12/70; 2–6/71; 72–74; 1–4, 6, 7/75; 1–5, 7, 9, 10/77; 7/85; in TT: E 70, V 180, V 36 (grau), T 334 (blau), Reko-Speisewg.; Verschlagwg. m. u. o. Bh, Zeuke-Wg., Kleinserien, Pkw, Drehscheibe, BR 254, E 94; in N: BR 55, 65; Selketalbahn (3. Aufl.), Spreewaldbahn, Franzburger Kreisbahn. B. Hiller, Maxim-Gorki-Str. 4, Wittenberge, 2900.

Suche: H0; Radsatzgruppen 2300 mm u. 1750 mm; BR 84, 05 003. T. Ehrhardt, R.-Huhn-Str. 42, Magdeburg, 3035.

Biete: $H0_e$-Eigenbau-Gehäuse BR 99^{73-76} (VII K). Suche: $H0_e$-Eigenbau-Rollwagen (DR- u. DRG-Beschriftung) u. a. $H0_e$-Eigenbauten. G. Werner, Viktor-Jara-Str. 15, Magdeburg, 3034.

Schülersommer 1989

Traditionsgemäß organisierte die Kommission für Jugendarbeit beim Präsidium des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR (DMV) auch im Feriensommer 1989 Lager für Erholung und Arbeit bei der Deutschen Reichsbahn. Das nunmehr 15. Lager für Erholung und Arbeit vereinte vom 2. bis 21. Juli in Großdeuben bei Leipzig 29 Schüler und Jugendliche von den DMV-Arbeitsgemeinschaften 1/43 Fürstenwalde, 2/28 Walddorf, 3/73 Annaberg-Buchholz, 3/95 Dresden, 4/57 Pößneck, 6/29 Halle, 6/46 Merseburg, 6/52 Leipzig, 7/68 Magdeburg, 7/74 Gernrode, 8/30 Lindenberg sowie von den Pioniereisenbahnen Gera und Leipzig. Die ehrenamtlichen Betreuer kamen von den Arbeitsgemeinschaften 6/7 und 6/52 Leipzig.

In ausgezeichneter Qualität wurden an den Streckenabschnitten Altenburg–Böhlen (b. Leipzig) und Rötha–Böhlen (b. Leipzig) 1 250 m Kabelgraben 80 cm tief ausgehoben, die Kabel teilweise ausgerollt und komplett verlegt sowie die Gräben wieder verfüllt. Viele der Schüler hatten dabei das erste Mal Spaten und Schippe in der Hand, und der schwere, mit vielen Wurzeln durchdrungene Boden tat sein übriges. Dennoch: Allen hat es gefallen. Interessante Exkursionen zu den Pioniereisenbahnen Leipzig und Halle, in die Dölauer Heide und eine Fahrt mit der Traditionsbahn Erfurt – Erfurt West rundeten den Schülereinsatz ab.

Ein weiteres Lager der Erholung und Arbeit fand vom 3. bis 17. Juli in Kietz statt. Hier waren 24 jugendliche Modell- und Pioniereisenbahner aus der ganzen Republik im Einsatz. Dabei wurden insgesamt 4 400 m² Fläche unterschiedlich starken Bewuchses unter verschiedenen Geländebedingungen ausgeästet. Des weiteren wurden 20,7 km Einfachleitung zurückgebaut. Diese Leistungen für die Deutsche Reichsbahn haben einen materiellen Wert von 15,9 TM. Von den Leistungen der Schüler überzeugte sich der Vizepräsident der Rbd Berlin und Vorsitzende des BV Berlin, Manfred Möller.

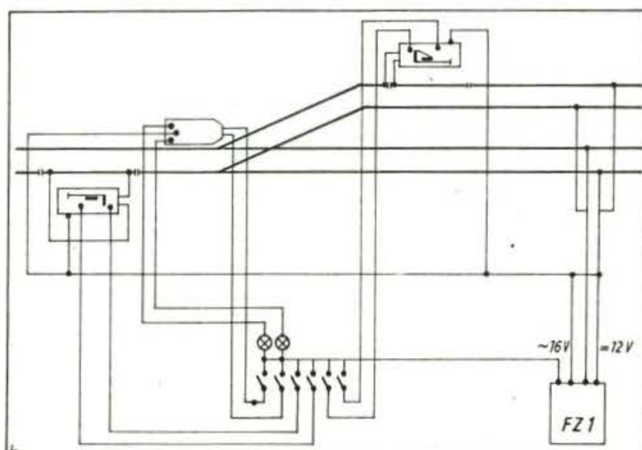
H.-D. Weide, Leipzig

modell eisenbahner junior



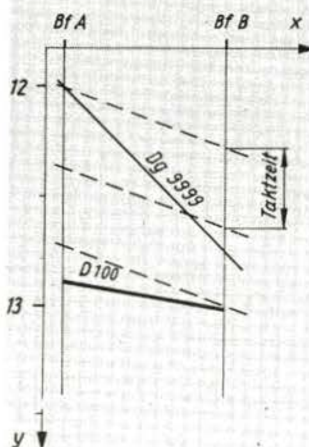
Hallo, liebe Freunde der großen und kleinen Eisenbahn!
In dieser Ausgabe ist wieder die Ferienknobelei dabei. Da Ihr mir so begeistert auf die Rateaufgabe aus dem vergangenen Jahr geschrieben hattet, hoffe ich, daß Ihr auch diesmal Freude an der Nußknacker-Aufgabe habt. Sie geht ebenfalls auf eine Leseranfrage zurück, die ich von unserem Junior Holger aus Ballenstedt erhielt, und soll gleich an dieser Stelle erläutert werden.
Holger hat um die Weihnachtszeit Geburtstag und konnte mit Mutti und Vati, den Omas und Opas, allen Tanten und Onkels eine große Vereinbarung treffen. Der Geburtstag im vergangenen Jahr fiel aus, und dafür wünschte sich Holger eine Modelleisenbahn in der Nenngröße TT. Aber nicht nur der Anfängersatz sollte es sein, sondern auch eine große Portion Zubehör, damit er sich dann lernend und spielend eine Modelleisenbahn mit Weichen und Signalen und Stellwerk aufbauen kann. Holgers Geburtstag wurde mit einem Blumenstrauß gewürdigt, und der Geschenkeberg zu Weihnachten war ungewöhnlich hoch. Natürlich war die Freude groß. Auf dem einfachen Kreis fuhren die Züge reibungslos. Nicht so im zweigleisigen Bahnhof mit Stellwerk, Signalen und Zugbeeinflussung.
Holger schickte mir den Schaltplan und bat um Rat. Ich habe Holger nicht so lange warten lassen, aber den Schaltplan für Euch aufgehoben. Warum rollt es auf dem Bahnhofskopf nicht so richtig? Eure Antwort schreibt, wie immer, ***nur*** *auf eine* ***Postkarte****. Bitte die Altersangabe nicht vergessen! Natürlich dürfen Senioren mitknobeln, aber ihre Zuschriften werden nicht gewertet.*
Übrigens muß ich in der Knobelsache vom vergangenen Jahr (Heft 10/88) noch auf weitere Leserbriefe eingehen. Aus Den Haag von Herrn Broers und aus Bonn-Bad Godesberg von Herrn Jülich kam der Hinweis, daß die Auflösung zu dem Signet B für die Nationale Belgische Eisenbahngesellschaft im Heft 2/89 nicht korrekt war. Neben der von mir wiedergegebenen französischen Bezeichnung SNCB ist die niederländische Bezeichnung Nationale Maalschappij van Belgische Spoorwegen (NMBS) in dem zweisprachigen Belgien unbedingt als gleichwertig anzusehen.
In der heutigen Gleisplandiskussion geht Günter Fromm einen neuen Weg. Er kommentiert nicht nur den Gleisplan von Thomas und Michael Schmidt aus Röderau, sondern stellt einen Gegenvorschlag zur Diskussion. Durch das Vergleichen der beiden relativ einfachen Anlagenentwürfe könnt Ihr Euch in der Arbeit mit Varianten üben. Die einmal aufgebaute Modelleisenbahn unterscheidet sich eben doch wesentlich von einem Stabilbaukasten-Modell, das man immer wieder zerlegen kann. Bei unserer Anlagenplatte muß das Ziel fest vorausgedacht sein. Viele Entwürfe bringen keinen Schaden, im Gegenteil, sie bereichern unser Hobby. Erkennt bitte, das manches Detail wesentlich ist. Vergleicht einmal den Platzbedarf der Empfangsgebäude (EG)!
Getreu unserem Motto: „Junioren schreiben für Junioren" hat Michael Gasow aus Schwerin für Euch eine Anleitung zum Frisieren von Reisezugwagen aufgeschrieben. Mit diesem Basteltip will ich das Mosaik der heutigen Ausgabe abrunden.
Euer

Willy



Eisenbahn-Lexikon

Stichwort Taktfahrplan
Diesen Begriff kann man verhältnismäßig einfach als Fahren der Züge (oder Verkehrseinheiten, z. B. Linienbus, Straßenbahn) in einem bestimmten Takt oder auch gleichmäßigen Rhythmus erklären.
Wir kennen solchen gleichmäßigen Takt von unseren Nahverkehrsmitteln. So fährt die Straßenbahn beispielsweise im 20-Minuten-Takt.
Bei Stadtschnellbahnen (S-Bahn) auf eigenem Gleiskörper ist das ähnlich. Da jedoch bei der Eisenbahn im allgemeinen nicht nur Züge gleicher Geschwindigkeit, Zuglast und Bespannung fahren, kann dieses Verfahren nicht bedingungslos übernommen werden.
Um das Wesen des Taktfahrplans zu verstehen, müssen wir uns kurz mit den Gesetzmäßigkeiten eines Fahrplans vertraut machen.
Die Grundlage aller Fahrpläne ist der Bildfahrplan oder nach den Regeln der Physik die Zeit-Wege-Linie eines Zugs in einem zweiachsigen Koordinatensystem. Dabei stellt die x-Achse den Weg in km und die y-Achse (zweckmäßiger Weise nach unten zeigend) die Zeit in Minuten dar (siehe Skizze).
Der Winkel zwischen dieser Zeit-Wege-Linie und der Parallelen zur x-Achse ist ein Ausdruck der Geschwindigkeit des Zuges. Der schnell fahrende Reisezug hat eine flache Linie (in der Skizze dicke Linienführung) und der langsam fahrende Güterzug (dünne Linienführung) eine steile Zuglinie.
Über diese beiden Züge wurden drei gestrichelte Zuglinien gelegt, die zueinander parallel und in einem gleichen Abstand (Takt) verlaufen.
Wir erkennen an dieser kleinen Prinzipskizze sofort den Grundgedanken des Taktfahrplans. Es können über diesen Streckenabschnitt unter den Bedingungen des Taktfahrplans in der gleichen Zeit also mehr Züge geleitet werden. Aber das ist einfacher gesagt und gezeichnet als praktisch realisiert.
Wer die Skizze richtig durchdenkt, erkennt, daß sich die Geschwindigkeit des Reisezugs verringert. Eigentlich ist das nicht gewollt. Andererseits muß die Geschwindigkeit des Güterzuges erhöht werden. Das liegt zwar im allgemeinen Interesse, stellt aber wiederum Anforderungen an die Leistungsfähigkeit der Triebfahrzeuge und die technische Beschaffenheit der Güterwagen.



So kann man im weiteren Sinne als anfangs dargestellt, den Taktfahrplan als ein Werkzeug des Fahrplantechnologen bezeichnen, das er für einen rationellen Eisenbahnbetrieb auf stark belasteten Strecken anwenden kann. So ist bei Bauarbeiten, die ohnehin eine Verminderung der Höchstgeschwindigkeit der Reisezüge erfordern, der Gewinn von zusätzlichen Trassen (mögliche Zeit-Wege-Linien) bedeutungsvoll. Andererseits muß auf hochbelasteten Strecken die Durchlaßfähigkeit durch ein optimales Anpassen der Fahrgeschwindigkeit der unterschiedlichen Zuggattungen bewußt gesteuert werden.
Auf Strecken, wo Güterzüge, Züge des Schnellverkehrs wie in Leipzig, Dresden, Halle, Magdeburg oder Rostock und des Fernreiseverkehrs die Streckengleise gemeinsam benutzen, gewinnt der Taktfahrplan immer mehr an Bedeutung.
mh

TT-Heimanlage unserer Leser Thomas und Michael Schmidt, Röderau

Von Modellbahnfreund G. Fromm nachkonstruiert und kommentiert

Größe: 1,02 m × 0,80 m; Thema: eingleisige Hauptbahn; Ort: Hügelland; Zeit: Epoche III/IV. Gleissystem: BTTB, etwa 5,50 m Gleis, sechs einfache Weichen; Bebauung: überwiegend VERO-Bausätze. Anlagenplatte wird auf einem Tisch abgelegt.

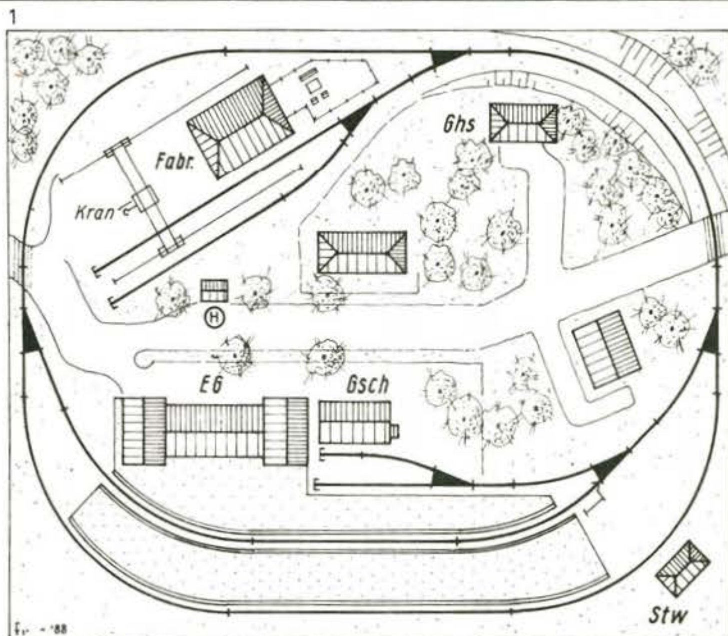
Mein Kommentar:

Unsere beiden Leser sind 14 und 11 Jahre alt. Die Anlage bauten sie mit Hilfe des Vaters auf. Die Gleisführung ist sehr einfach, eine geschlossene Ringstrecke mit einer Anschlußbahn. Die beiden Bahnhofsgleise sind relativ lang, länger, als die noch verbleibende freie Strecke. Das Empfangsgebäude wurde in seinen Abmessungen zu groß gewählt, dadurch verblieb auch für den Güterschuppen zu wenig Platz. Ein besonderes Stellwerkgebäude ist bei der Größe dieses Bahnhofs nicht notwendig. Gut gestaltete Details der kleinen Anlage sind die Anschlußbahn mit Fabrik, die Bushaltestelle vor dem Bahnhof und das höher liegende Gasthaus. Der Einschnitt in der oberen rechten Ecke ist ebenfalls positiv zu vermerken und bereichert die Landschaft (Abb. 1). Auch dieses Beispiel zeigt, daß bei wenig Platz eine kleine Nebenbahn vorteilhaft ist.

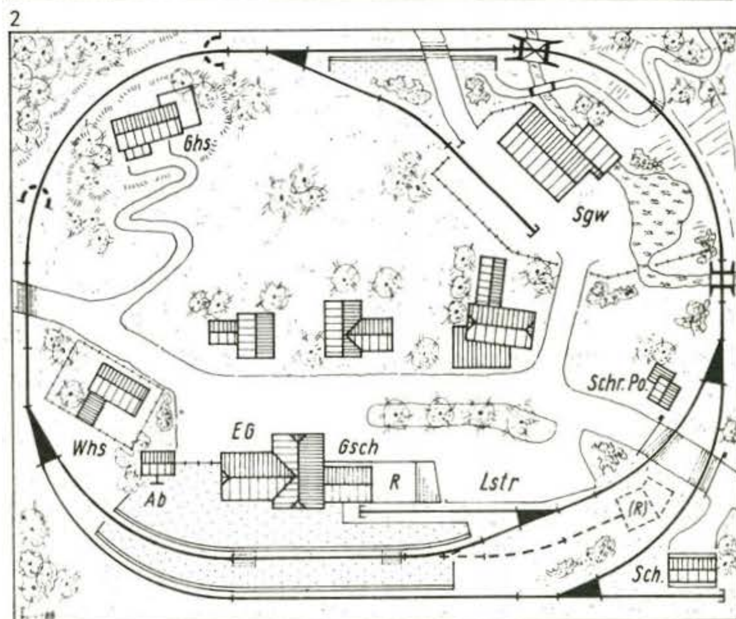
Auf der gleichen Grundfläche habe ich einen ähnlichen Gleisplan entwickelt (Abb. 2). Thema: eingleisige Nebenbahn mit Anschlußbahnen; Ort: Hügelland; Zeit: Epoche III/IV. Gleissystem: BTTB, rund 5 m Gleis, vier einfache Weichen, eine Innenbogenweiche. Die Bahnhofsgleise wurden verkürzt, und damit wurde die freie Strecke verlängert. Anstelle der Fabrik ist ein Sägewerk vorgesehen worden, dessen Sägegatter von einem Wasserrad angetrieben wird. Das Gasthaus liegt auf einer Anhöhe. Die Strecke führt dahinter durch einen Felseinschnitt. Es könnte hier aber auch ein kurzer Tunnel stehen. Am oberen Rand habe ich noch einen Haltepunkt mit kurzem Bahnsteig vorgesehen. Hier halten Züge nur nach Bedarf. Im Bahnhof könnte zwischen beiden Hauptgleisen noch eine Kopframpe mit Gleis eingebaut werden (gestrichelt gezeichnet). In der rechten unteren Ecke habe ich ein Anschlußgleis mit einem Lagerschuppen (BHG) vorgesehen. Weitere Details dieses Vorschlages sind eine kleine Bachbrücke, ein hölzerner Fußgängersteg, ein Teich, ein Durchlaß und ein beschrankter Wegübergang. Die Landschaft bietet viele Möglichkeiten einer liebevollen Gestaltung. Schaut Euch beide Pläne aufmerksam an, sie werden gewiß Anregungen bieten, eine gleiche oder ähnliche Anlage aufzubauen. Weniger ist oft mehr!

Das meint Euer Günter Fromm.

1

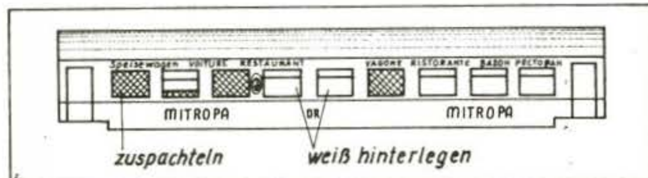


2



Ein MITROPA-Speisewagen für die Nenngröße TT

Inzwischen gehört der Speisewagen der Städte-Expreßzüge in der Nenngröße TT zum Sortiment des VEB BTTB (siehe „me" 6/89, S. 28 und 29). Dennoch soll im folgenden beschrieben werden, wie man sich aus einem handelsüblichen Reisezugwagen der Gattung Bghw ein solches Fahrzeug selbst bauen kann. Zunächst werden die Fenster entsprechend der Skizze zugespachtelt. Dafür verwende ich EP 11. Die Fenster auf der nicht abgebildeten Wagenseite bleiben unverändert. Nach dem Aushärten werden die Fensterrahmen auf die Wände zurückgeschliffen. Nun muß der Wagen lackiert werden. Es empfiehlt sich, für das Lackieren die Gummiwülste zu entfernen. Der Farbton orange/weißgelb der Städte-Expreßzug-Wagen ist bekannt.



Die Stirnseiten sind orangefarbig. Schließlich wird das Fahrzeug mit einem dünnen Faserstift gemäß der Skizze beschriftet.

Um einen kompletten Städte-Ex einsetzen zu können, habe ich bereits zuvor die handelsüblichen 1.-Klasse-Städte-Expreßzug-Wagen noch vorbildgetreuer gestaltet. Bei den 1.-Klasse-Wagen wurde die orangefarbene Leiste über den Fenstern ergänzt.

Bei den 2.-Klasse-Wagen entfernte ich die „1" neben der Tür vorsichtig und ersetzte sie mit einem Faserstift durch eine „2". In meinen Zügen trennt wie beim Vorbild der Speisewagen die Gruppe der 1.-Klasse-Wagen die der 2.-Klasse-Wagen.

Text und Zeichnung: M. Gasow, Schwerin

Aufruf zum 18. Spezialistentreffen „Junger Eisenbahner" 1990

Unser Staat fordert und fördert mehr denn je den Leistungswillen, das Schöpfertum und das Verantwortungsbewußtsein in der jungen Generation, die das Banner der revolutionären Errungenschaften unseres Jahrhunderts über die Schwelle des Jahres 2000 hinaus tragen wird.
Der Deutsche Modelleisenbahn-Verband der DDR hat die Arbeit aller Mitglieder auf die dem Verkehrswesen übertragenen Aufgaben orientiert. Daraus sollen für die Arbeitsgemeinschaften sowie Kinder- und Jugendgruppen solche Inhalte abgeleitet werden, die über den Aufruf zum 18. Spezialistentreffen die Tätigkeit der jungen Modell- und Pioniereisenbahner weiter stimulieren.
Die Kommission für Jugendarbeit beim Präsidium des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR ruft mit dem Zentralrat der FDJ und dem Ministerium für Volksbildung alle Arbeitsgemeinschaften „Junger Eisenbahner" und „Junger Modelleisenbahner" an den Schulen und Stationen junger Techniker und Naturforscher, an den Pionierhäusern, die Kinder- und Jugendgruppen der Arbeitsgemeinschaften des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR und die Brigaden und Kollektive der Pioniereisenbahnen unserer Republik zur Teilnahme am 18. Spezialistentreffen „Junger Eisenbahner" auf.
In nie gekanntem Ausmaß entwickeln sich die Produktivkräfte unter den Bedingungen des wissenschaftlich-technischen Fortschritts, leisten die Werktätigen unseres Landes mit hohem Schöpfertum und großer Einsatzbereitschaft Beispielgebendes in allen Bereichen der Volkswirtschaft. Den wissenschaftlich-technischen Fortschritt mit den Vorzügen des Sozialismus zu verbinden, ist die wichtigste Voraussetzung, unsere Republik und die sozialistische Staatengemeinschaft zu stärken und damit den Frieden zu sichern.
Der Pionierauftrag und der FDJ-Auftrag orientieren uns darauf, auch in unseren Arbeitsgemeinschaften ein vielseitiges und interessantes Leben zu gestalten und einen wertvollen Beitrag zur Stärkung unserer Heimat zu leisten. Wir rufen Euch auf, im Rahmen des Schülerwettstreites „Wer weiß es besser – wer kann es besser?" Eure Ergebnisse bei der Verwirklichung des Pionier- und FDJ-Auftrages während der Spezialistentreffen vorzustellen und über Eure gesammelten Erfahrungen zu berichten. Leistet durch Eure Teilnahme einen aktiven Beitrag zur Gestaltung dieser Treffen der jungen Eisenbahner, Freunde der Eisenbahn und Pioniereisenbahner unserer Republik!
Dokumentiert mit Euren spezifischen Mitteln der Arbeitsgemeinschaftstätigkeit, was Ihr unter
- Immer bereit, den Genossen nachzueifern!
- Immer bereit zum Lernen!
- Immer bereit zur gesellschaftlich nützlichen Arbeit!
- Immer bereit für Frieden und Solidarität!
- Immer bereit zur Entdeckungsfahrt!
- Immer bereit für die Arbeitsgemeinschaft!

versteht.
Wir rufen auf
- Euch mit den Leistungen der Werktätigen des Verkehrswesens bei der Durchsetzung der Parteibeschlüsse bekannt zu machen, z. B. bei der weiteren Elektrifizierung des Streckennetzes der DR und bei der Entwicklung rechnergestützter Transportketten;
- Euch auf Exkursionen und bei Begegnungen mit Werktätigen deren Erfahrungen und Erkenntnisse bei der Durchsetzung des wissenschaftlich-technischen Fortschritts anzueignen, in Dokumentationen, Sammlungen und Chroniken zusammenzufassen und auf Ausstellungen vielen Kindern und Jugendlichen bekannt zu machen;
- Euch bei der Gestaltung von Modellen und Modellanlagen verstärkt auf neue Tendenzen der Betriebs- und Sicherungstechnik, auf neue Transporttechnologien zu orientieren und dabei auf Neuererleistungen von Betriebskollektiven zurückzugreifen und
- Euch durch eigene MMM-Aufgaben den Anforderungen an die Erhöhung der Qualität des Modellbaus, der Modellbautechnologie und der vorbildgetreuen Nachbildung zu stellen.

Leistet mit Eurer Vorbereitung auf die Spezialistentreffen 1990 einen würdigen Beitrag zum 40. Jahrestag unserer Republik, zum XII. Parteitag der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands und zum 7. Verbandstag des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR.
Durch die Kommission für Jugendarbeit des Präsidiums sind dazu folgende Regeln erlassen worden:
1. Das Spezialistentreffen findet auf zwei Ebenen statt,
- auf Bezirksebene bis zum Tag des Eisenbahners 1990 und
- auf Republikebene an drei Tagen in den Herbstferien 1990 im Zentralen Pionierlager „Karl Liebknecht" Zwickau.

2. Teilnahmeberechtigt sind alle Arbeitsgemeinschaften „Junger Modeleisenbahner" an den Schulen, Stationen junger Techniker und Naturforscher, den Häusern der Jungen Pioniere und den Pioniereisenbahnen sowie Kinder- und Jugendgruppen der Arbeitsgemeinschaften des DMV. Sie bewerben sich mit ihren Ergebnissen zum Spezialistentreffen in den Bezirken.
3. Die auf den Bezirkstreffen mit einem Diplom der Vorsitzenden der Bezirksvorstände ausgezeichneten Mannschaften erhalten gleichzeitig die Delegierung zum Zentralen Spezialistentreffen „Junger Eisenbahner".
4. Teilnahmemeldungen müssen bis zum 31. Januar 1990 bei den zuständigen Bezirksvorständen des DMV abgegeben werden. Durch den jeweiligen Bezirksvorstand wird die Delegierung zum 18. Spezialistentreffen ausgesprochen.
Die Meldung muß enthalten:
- Name der Arbeitsgemeinschaft und Anschrift,
- Altersgruppe (bis 14 Jahre bzw. über 14 Jahre bis max. 18 Jahre),
- Art und Bezeichnung des Exponats,
- Angaben zum Platzbedarf und den technischen Hilfsmitteln und
- Namen und Geburtsdaten der Teilnehmer und Betreuer.

Das Exponat sollte von drei bis fünf Teilnehmern verteidigt werden.
5. Die Exponate werden im Rahmen einer öffentlichen Verteidigung anläßlich des Spezialistentreffens „Junger Eisenbahner" durch eine Jury bewertet. Sie wird geleitet vom Vorsitzenden der Kommission für Jugendarbeit oder einem von ihm benannten Mitglied des jeweiligen Bezirksvorstandes. Bewertungskriterien für die Exponate während der Verteidigung sind u. a. der Nachweis über die Gestaltung eines interessanten Gemeinschaftslebens in den Arbeitsgemeinschaften, der Grad der Nützlichkeit, Verallgemeinerungsfähigkeit und die Nachnutzungsmöglichkeit der Exponate, Formen der Öffentlichkeitsarbeit und der Erfahrungsvermittlung, der Nachweis des Erfassens des Exponats und die Originalität des Exponats.
6. Die Jury vergibt als Anerkennung für die besten Exponate Diplome, Ehren- und Anerkennungspreise. Jeder Teilnehmer und jede teilnehmende Mannschaft erhalten eine Teilnehmerurkunde.

Kommission für Jugendarbeit beim Präsidium des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR

4. Spezialistenlager „Junger Modelleisenbahnr"

Das 4. gemeinsame Spezialistenlager der Jugendgruppen der Bezirksvorstände Magdeburg und Schwerin fand vom 18. Mai bis 21. Mai 1989 in Sanitz (Kr. Rostock) statt. An diesem Lager waren die Jugendgruppen und Schülerarbeitsgemeinschaften aus Sanitz, Schwerin, Wismar, Warnemünde, Brandenburg, Thale und Zerbst beteiligt. Im Mittelpunkt der Lagerarbeit stand der Erfahrungsaustausch. Das vielseitige Besichtigungs- und Exkursionsprogramm fand großes Interesse. Es reichte vom Besuch des Computerkabinetts des Polytechnischen Zentrums Sanitz, der Besichtigung des Bahnhofs Sanitz und seiner Stellwerkeinrichtungen, einer Fahrt mit dem Rasenden Roland auf der Insel Rügen, einer Rundfahrt im Rostocker Hafen bis zu einer Fahrt mit dem Traditionswagen Nr. 26 der Rostocker Straßenbahn.
Das Lager war für alle Teilnehmer ein großes Erlebnis. Wir möchten uns auch auf diesem Wege bei allen Organisatoren für ihre Arbeit und den Sekretären der Bezirksvorstände Magdeburg und Schwerin für ihre unmittelbare Unterstützung und Teilnahme bedanken. Den Freunden in anderen Bezirken unserer Republik soll dieser Bericht eine kleine Anregung sein, ähnliche Spezialistenlager zu organisieren. Wir geben dazu unsere Erfahrungen gerne weiter.

Frank Volkmer,
Vorsitzender der Jugendkommission des BV Magdeburg

Vor allem Nutzfahrzeuge ...

... entstehen in der Werkstatt unseres Lesers Hans-Jürgen Schaub aus Apolda.
Im Mittelpunkt seiner Umbauten steht der W 50 im Maßstab 1:87 in verschiedenen Varianten.
Die Modelle wurden auf der Grundlage von Vorbildzeichnungen aus dem Buch „Nutzfahrzeuge" hergestellt.
Sämtliche Fahrzeugaufbauten bestehen im wesentlichen aus dünner Plaste, Plasteresten und Kupferdraht verschiedener Stärken.
Neben den W-50-Modellen existieren aber auch Umbauten, z. B. mehrere Škoda-Müllfahrzeuge und ein Volvo-Kipper.

Fotos: H.-J. Schaub, Apolda

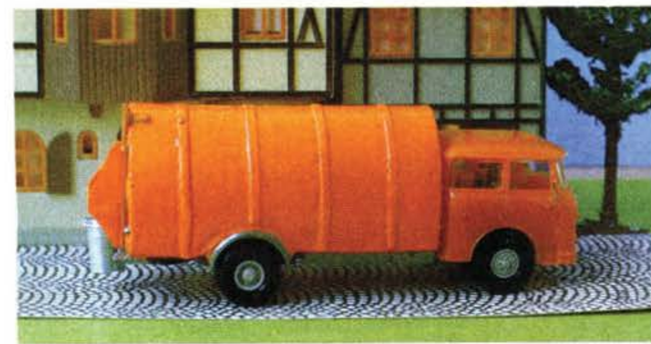












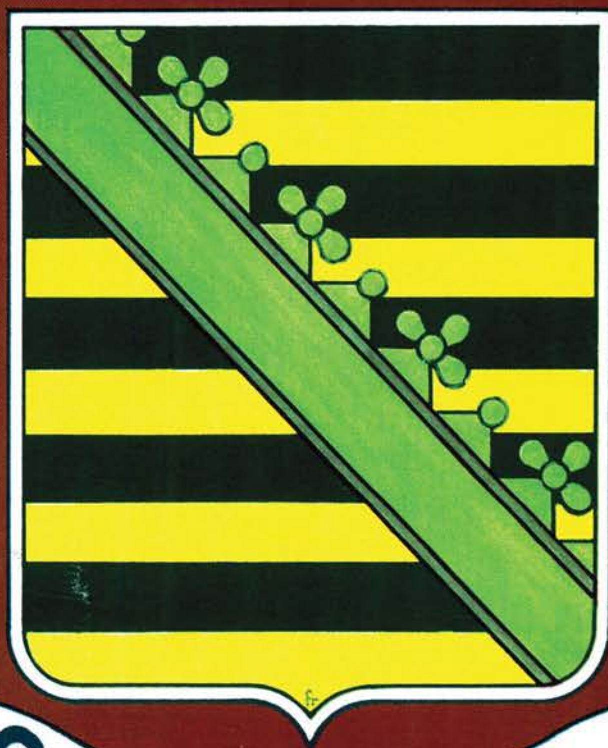






Zum 150jährigen Bestehen der ersten deutschen Ferneisenbahn Leipzig–Dresden: Dieses heraldische Zeichen wurde mit hoher Wahrscheinlichkeit ab 1877, nachdem die Königlich Sächsische Staats-Eisenbahn gegründet worden war, für Reisezugwagen eingeführt.





K.Sächs.Sts.E.B.